

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE ECONOMÍA

Disertación de grado para obtener el título de Economista

**Eje Manta Manaos: mecanismo para reducir el déficit comercial
de Ecuador con Brasil. 2000 - 2009**

Diego Romeo Ávila Paredes
draap53@ gmail.com

Directora: Eco. Alicia Delgado
ACDELGADO@puce.edu.ec

Quito, abril de 2012

Resumen

La constatación del creciente déficit comercial que Ecuador tiene con Brasil y el hecho que los diversos mecanismos contemplados en los esquemas de integración económica, de los que son parte ambos países, no han sido efectivos para disminuir la brecha comercial, punto de partida de esta disertación. En la investigación se describe el comercio exterior de cada uno de los dos países y del bilateral y se determina que tal déficit se incrementará si es que no se ejecutan mecanismos que dinamicen las exportaciones nacionales.

Bajo esa óptica, autoridades nacionales y locales, así como empresarios exportadores, plantean la necesidad de construir y poner en marcha el eje de transporte multimodal Manta – Manaus, para facilitar y orientar las exportaciones ecuatorianas hacia las ciudades de la amazonía occidental brasileña.

La investigación concluye ratificando que la ejecución del proyecto aportará al sector productor, especialmente a los exportadores y posibilitará diversificar la oferta y los mercados.

La ejecución del proyecto implica la ampliación y modernización de los puertos marítimos, de la red vial y de aeropuertos, para que permitan movilizar grandes volúmenes de carga, así como la construcción de puertos fluviales en la región amazónica. Adicionalmente deberán modernizarse y agilizarse los sistemas operativos y administrativos de las aduanas y de recaudación tributaria, para convertirlos en sistemas eficientes.

Cuando se determine el trazado inicial del eje se podrán precisar las zonas del país y las actividades productivas que se beneficiarán y las que podrán sumarse a la oferta exportable nacional.

Palabras Claves: Transporte multimodal, déficit comercial, Preferencias arancelarias, Eje Manta – Manaus, IIRSA,

Agradecimiento:

A la Economista Alicia Delgado, quien con su capacidad y mística me guió para realizar y culminar la investigación.

Al Economista Raúl Daza, quien con su vocación y pasión docente me motivó y alentó a concluir esta etapa.

***EL EJE MANTA- MANAOS: MECANISMO PARA DISMINUIR EL
DEFICIT COMERCIAL DEL ECUADOR CON BRASIL
2000 - 2009.***

Resumen	2
Agradecimiento	3
Capítulo 1: Introducción	5
1.1 Antecedentes	5
1.2 Planteamiento del problema	5
1.3 Justificación	8
1.4 Hipótesis	8
1.5 Objetivos	9
1.6 Metodología de la investigación	9
Capítulo 2: Marco teórico	11
2.1 Teoría clásica del comercio internacional	11
2.2 Teoría neoclásica del comercio internacional	11
2.3 Corriente del pensamiento heterodoxo	12
2.4 Teoría de la integración económica	14
Capítulo 3: El comercio exterior de Brasil y Ecuador	17
3.1 El comercio exterior de Brasil 2000 – 2009	17
3.2 El comercio exterior del Ecuador 2000 – 2009	27
3.3 El comercio bilateral Ecuador Brasil	34
Capítulo 4: El eje de transporte multimodal Manta Manaos y su perspectiva económica	41
Conclusiones	70
Recomendaciones	74
Referencias bibliográficas	77

Capítulo 1: Introducción

1.1 Antecedentes

A partir del momento en que se consolidó el proceso de apertura y globalización de las economías nacionales, generando paralelamente una mayor interdependencia entre las mismas, se hizo necesario el estudio y comprensión de los diferentes aspectos y mecanismos relacionados con el comercio exterior de los países.

En el caso particular del Ecuador, por las características de su economía, así como de su inserción en la economía internacional y su participación en diferentes esquemas de integración económica y comercial, no siempre con el éxito y resultados esperados, es indispensable el adecuado entendimiento de la naturaleza de sus relaciones comerciales, particularmente con los países de la región. De igual manera es necesario el análisis de los resultados obtenidos en el comercio exterior, no exclusivamente para la comprensión del pasado sino para llegar a proposiciones que aporten rectificaciones para una política comercial más eficiente y efectiva en el futuro.

En los últimos 60 años, Brasil logró estructurar un proceso de desarrollo, tanto interna como externamente, que lo posiciona como la más importante economía de América del Sur y una de las diez más poderosas del mundo. Lo anterior Brasil lo logró no sólo por el tamaño de su territorio y población sino porque consolidó un proceso de industrialización que facilitó el aumento y diversificación de su oferta exportable, y la presencia en los más diversos mercados internacionales.

Por su parte el Ecuador, en el mismo lapso, no ha conseguido articular una estrategia de desarrollo ni una política permanente de comercio exterior, prueba de ello es, por ejemplo, el hecho de que sus exportaciones no lleguen en cantidades apreciables al mercado más grande de la región, como es el Brasil.

1.2 Planteamiento del problema

1.2.1 Definición del problema

El intercambio comercial entre Brasil y Ecuador registra, históricamente, un saldo negativo para Ecuador. Mientras el comercio bilateral del Ecuador con varios países, en los primeros diez años de este siglo XXI, ha evolucionado, incrementándose e incluso logrando saldos favorables, con Brasil esto no ha sucedido y, por el contrario, ha empeorado. Ni los acuerdos suscritos, tanto en la antigua ALALC, como en la ALADI, u otros de índole bilateral, han servido para revertir o equilibrar los resultados negativos del comercio binacional del país con Brasil. En el año 1990, las exportaciones brasileñas hacia el Ecuador fueron de USD 126 millones, si bien con variaciones en los años siguientes. En el 2000 las exportaciones de ese país dirigidas hacia el mercado ecuatoriano sumaron USD 133,5 millones¹.

De manera particular, desde el año 2000, la tendencia negativa del comercio ecuatoriano con Brasil se profundiza y parecería que importaciones y exportaciones caminan en direcciones opuestas. Mientras Brasil, en este período, ha conseguido insertarse en la economía internacional y posicionarse entre las economías y mercados más grandes del mundo, por el contrario el Ecuador, en este mismo período, no ha logrado consolidar la presencia de su oferta exportable en el mercado del país más grande y poblado de Sudamérica.

En el transcurso de esta primera década del siglo XXI han crecido de manera ininterrumpida las exportaciones brasileñas hacia Ecuador, tanto que en el año 2008 llegaron a US\$ 878 millones, es decir casi 6 veces el monto del año 2000. En cambio, las ventas ecuatorianas hacia el Brasil, no evolucionaron de la misma manera y pasaron de USD 18,6 millones en el 2000 a USD 42,6 millones en el 2008, es decir un poco más del doble de la cifra de principios del presente siglo. En términos relativos, éstas apenas representan 0,02% de las importaciones totales brasileñas².

Toda vez que no han funcionado, o no se han aprovechado, los mecanismos tradicionales de promoción de las exportaciones ecuatorianas hacia Brasil, y siendo urgente la utilización de

¹ SECEX, Secretaria de Comércio Exterior, Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior: www.mdic.gov.br. Brasília.

² Ibid.

mecanismos alternativos o complementarios, se considera que la ejecución del proyecto integral de transporte multimodal "Manta-Manaos" puede convertirse en un elemento dinamizador de las exportaciones ecuatorianas hacia Brasil, en general, y de manera particular hacia los estados de la amazonía brasileña.

A partir de una sucinta revisión y análisis del comercio exterior de los dos países, del comercio bilateral y de los mecanismos existentes, se investigó sobre el eje de transporte multimodal Manta-Manaos: mecanismo para disminuir la brecha comercial entre Ecuador y Brasil generada en el período 2000 - 2009.

Se considera que la puesta en marcha de este proyecto no sólo permitirá al Ecuador captar parte del tráfico del comercio asiático que se dirige hacia la costa atlántica de América del Sur, sino que se puede convertir en el corredor que viabilice nuevos y mayores flujos comerciales hacia Brasil y, particularmente, hacia los estados de la amazonía brasileña.

1.2.2 Preguntas de investigación

1.2.2.1 Pregunta general

¿En qué medida el eje de transporte multimodal Manta-Manaos puede propiciar una reducción del déficit comercial que el Ecuador tiene con el Brasil?

1.2.2.2 Preguntas específicas

- ¿Cómo ha evolucionado el comercio exterior de Brasil y de Ecuador, particularmente hacia los países miembros de la ALADI y en términos bilaterales?
- ¿Cuáles son las características fundamentales del eje de transporte multimodal Manta-Manaos?
- ¿Hasta qué punto puede influir el eje de transporte multimodal en las exportaciones ecuatorianas al Brasil?

1.2.3 Delimitación

El ámbito de la investigación se restringe al intercambio comercial del Ecuador con Brasil y al influjo que en el mismo puede tener el proyecto integral del eje de transporte multimodal Manta-Manaos. Desde el punto de vista temporal se limitó al análisis del período 2000 a 2009. Esta delimitación se la realizó para una mejor comprensión e investigación del tema planteado y por contar con información estadística oficial de los dos países.

1.3. Justificación

El comercio exterior del Ecuador constituye una de las fuentes de ingresos de divisas, necesarias para financiar los procesos productivos nacionales y adquirir bienes de capital e insumos indispensables para la producción del país.

Una sana y eficiente política de comercio exterior contempla aumento constante de las exportaciones, diversificación de la oferta exportable y de los mercados hacia los cuales se dirigen esas exportaciones, para mantener sólidas y dinámicas relaciones comerciales con los mercados más desarrollados.

Brasil, tanto por sus dimensiones territoriales, el número de pobladores y su capacidad de compra, constituye el mercado más importante de Sudamérica, con el cual todos los países buscan consolidar sus intercambios comerciales.

El Ecuador, de manera especial desde el año 2000, no ha conseguido penetrar con su oferta exportable en dicho mercado. Por el contrario en este período ha visto crecer el déficit comercial con esa nación, constituyendo una falencia de la política comercial ecuatoriana y reto para los exportadores que envían sus productos a mercados más lejanos y exigentes, y no a éste.

1.4 Hipótesis

La ejecución y puesta en marcha del eje de transporte multimodal Manta – Manaos permitirá aumentar el comercio entre los dos países y hará posible que la oferta exportable ecuatoriana

abastezca, principalmente, a la ciudad de Manaus y, de esta manera, disminuya el déficit comercial con Brasil.

1.5 Objetivos

El objetivo fundamental de la investigación es determinar si el eje de transporte multimodal facilitará que la oferta exportable ecuatoriana llegue al Estado de Amazonas, a la ciudad de Manaus, su capital, constituyéndose en vía de entrada al mercado brasileño, en el marco del fomento del comercio exterior para la reducción del déficit comercial con esa nación.

1.5.1 Objetivo general

Analizar la influencia del eje de transporte multimodal Manta- Manaus en la reducción del déficit comercial de Ecuador con Brasil.

1.5.2 Objetivos específicos

Determinar las causas principales que provocan el elevado y creciente déficit comercial entre Ecuador y Brasil.

Identificar posibilidades de flujos de exportaciones ecuatorianas hacia el Brasil, particularmente hacia la ciudad de Manaus en el Estado de Amazonas.

Determinar si la construcción y puesta en marcha del eje de transporte multimodal puede contribuir a aumentar el flujo de exportaciones hacia el Brasil y particularmente hacia el Estado de Amazonas.

1.6 Metodología de la investigación

1.6.1 Tipo de investigación

Teniendo en consideración que la investigación utilizó datos estadísticos relativos al comercio exterior de los dos países, la investigación es de carácter descriptiva y explicativa, para determinar la cuantía del déficit existente, los hechos que lo generan y lo han profundizado y

las características del eje de transporte multimodal que si se lo llega a construir se constituirá en un corredor que posibilitará el flujo comercial ecuatoriano.

Precisamente, en uno de los capítulos de la investigación se plantea una de las alternativas para la construcción y las acciones que alrededor del mismo deben ejecutarse para que en la práctica se convierta en un aporte y facilitador de las exportaciones nacionales.

1.6.2 Métodos de investigación

Se utilizó el método inductivo para la investigación, en consideración a que se partirá de la información estadística oficial del comercio exterior de cada país, de los datos relativos al eje de transporte multimodal y de los efectos que puede producir el mismo en las exportaciones, para luego generalizar las ventajas de la construcción del eje de transporte multimodal.

1.6.3 Fuentes de información

Se procedió a la recopilación de bibliografía relativa al comercio exterior, particularmente de aquella que recoge la información estadística de las exportaciones de cada uno de los dos países y del intercambio bilateral. Los boletines estadísticos del Banco Central del Ecuador, la página web de la misma institución, datos obtenidos del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración, de la Fundación de Comercio Exterior –Funcex, de la Secretaria de Comercio Exterior – Secex, del Ministério de Desenvolvimento, Industria e Comércio Exterior, todas estas instituciones brasileñas; de la ALADI, la Comunidad Andina Naciones y la CEPAL.

1.6.4 Procedimiento metodológico

Se efectuó una recopilación de series estadísticas del comercio exterior de los dos países, particularmente de la balanza comercial. De igual manera, se realizó la recopilación bibliográfica de análisis, estudios, iniciativas y proyectos relativos a las relaciones comerciales entre los dos países, y orientadas a dinamizar el intercambio comercial bilateral. En base a esta información se describió la relación comercial entre los dos países objeto del estudio para obtener conclusiones respecto al comercio entre Ecuador y el Brasil.

En lo referente al eje de transporte multimodal Manta – Manaos, se efectuó una recopilación, análisis y comparación de las diferentes propuestas y alternativas de los proyectos propuestos para determinar la de mayor impacto en las exportaciones ecuatorianas.

Capítulo 2: Marco teórico

Corrientes del pensamiento teórico

La teoría del comercio internacional puede abordarse desde dos grandes líneas del pensamiento económico. En la primera se pueden agrupar aquellos denominados clásicos y que para efectos de la presente investigación también reúne a los neoclásicos. En tanto que en la segunda corriente se reúne a quienes siguen y defienden planteamientos y políticas comerciales contemporáneas.

2.1. Teoría clásica del comercio internacional

Uno de los más importantes exponentes del pensamiento clásico, sino el principal, es David Ricardo; en tanto que entre los neoclásicos los que destacan son Heckscher – Ohlin, que mejoraron los supuestos ricardianos.

Por medio de su teoría del valor trabajo, David Ricardo analizó los factores que determinan la especialización de los países en el intercambio internacional, así como los réditos que del mismo se derivan.

Este autor, en su teorema señala que un país exportará aquel bien en el cual la productividad del trabajo, en términos relativos al otro bien, sea mayor a la del otro país. Es decir, las diferentes cantidades de trabajo incorporado en el bien producido, entre países, causan las diferencias en los precios relativos y, por lo tanto, son el determinante de la dirección del comercio³.

2.2 Teoría neoclásica del comercio internacional

La teoría del valor trabajo propuesta por David Ricardo, la cuestionan autores neoclásicos. Según ellos, los costos comparativos no se limitarían a la remuneración del trabajo: “otros costos de factores – los de capital y recursos naturales- constituyen también costos relativos

³ Villarreal, René, Economía clásica, neoclásica y su evidencia histórica, México: Fondo de Cultura Económica. 1979, pg. 13.

dentro del cálculo de las ventajas comparativas entre países”⁴. Bajo estas consideraciones se desarrolló la teoría neoclásica del comercio internacional, uno de cuyos principales aportes consta en los estudios de Hecksher- Ohlin⁵.

La teoría de Hecksher-Ohlin resalta las diferencias en las dotaciones relativas de factores y los precios de los factores entre países como los determinantes más importantes del comercio. “El teorema plantea que cada país exportará el bien intensivo en su factor relativamente abundante e importará el bien intensivo en su factor relativamente escaso y costoso”⁶.

Los planteamientos de estos autores tienen importancia si los efectos del comercio internacional se analizan de la siguiente manera:

- a) En términos de ganancias de comercio, cada país maximiza las posibilidades de aumentar su bienestar, es decir, enfrenta una frontera de posibilidades de consumo más amplia que bajo condiciones de autarquía⁷.
 - b) La libertad de comercio permite libre movilidad internacional de factores, que en situación de equilibrio tiende a igualar sus precios, ello concluye en efectos positivos tanto en eficiencia como en equidad.
- En términos de eficiencia económica, se alcanza un óptimo de Pareto, lo cual maximiza la producción de los países que comercian entre sí.
 - La redistribución del ingreso es igualatoria, en tanto que cada factor recibe la misma remuneración en todos los países; no importan las fronteras nacionales y se contribuye así a mayor equidad⁸.

Lo mencionado significaría que “el intercambio se transforma en un instrumento adecuado para disminuir las desigualdades entre naciones”⁹.

2.3 Corriente de pensamiento heterodoxo

Quienes se alinean en esta corriente de pensamiento teórico cuestionan las ventajas que del comercio internacional puedan obtener los países con un nivel económico menos

⁴ Cardoso, Fernando Henrique, “La originalidad de la copia: La CEPAL y la idea del desarrollo”, Revista de la CEPAL, II semestre 1977, Santiago, pg. 9.

⁵ Garzón, Cristian Steve, “Relaciones comerciales del Ecuador con Colombia y Venezuela, 1988 – 1995, Quito, pg. 36.

⁶ Salvatore, Dominick, Teoría y problemas del comercio internacional, México, McGraw Hill, 1977, pg. 73.

⁷ Villarreal, René, op. Cit., pg. 16.

⁸ Ibid. Pgs. 17-18.

⁹ Cardoso, Fernando Henrique, Op. Cit., pg. 10.

desarrollado. Entre estos autores hay quienes analizan las relaciones económicas internacionales en su conjunto; es decir, las corrientes de bienes y servicios, al igual que las exportaciones de capitales entre países, como quienes propugnan las teorías del imperialismo y de la dependencia. Otros se centran en el comercio como un mecanismo de desigualdad¹⁰.

Concluida la Segunda Guerra Mundial, se produce un realineamiento de las tendencias políticas y de los países a nivel mundial. Se generaliza el debate respecto de las bondades o perjuicios que el comercio internacional puede tener en los países menos desarrollados. Se pueden mencionar, a título de ejemplo, las tesis expuestas por Singer y Prebisch en 1950¹¹.

Singer cuestionaba los efectos favorables al desarrollo del libre comercio internacional, puesto que en la división internacional del trabajo existente, la periferia producía y exportaba materias primas, mientras que el centro se especializaba en la producción de manufacturas. Esta división del trabajo suponía, para Singer, un obstáculo para el desarrollo económico de la periferia, puesto que los países subdesarrollados, productores de materias primas, se encontraban condicionados por el deterioro de los términos de intercambio en relación con los países industrializados. De modo que, las ganancias del comercio exterior se concentraban en el centro y no elevaban el bienestar en todos los países que comerciaban entre sí, lo que cuestionaba los principios de la teoría neoclásica del comercio¹².

Prebisch, por su lado, fija las causas del subdesarrollo latinoamericano en el sistema internacional de libre comercio. Precisa que el subdesarrollo del continente se debe a la dependencia de las exportaciones de bienes primarios, lo cual, a su vez, afectaba a la acumulación interna de capital¹³.

En la perspectiva de Prebisch, los países en vías de desarrollo tenían la obligación de impulsar su propio crecimiento desde las estructuras productivas de cada uno, debido a que el sistema económico internacional está caracterizado por asimetrías¹⁴.

A partir de estos aportes y especialmente de investigadores vinculados a la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), se difunde el modelo de sustitución de importaciones que, en síntesis, pretendía superar la etapa de exportaciones primarias e

¹⁰ Mateus Arregui, Martín (1995) El Tratado de Libre Comercio Norteamericano (NAFTA): Importancia y repercusiones para el Ecuador (Disertación de Grado) Facultad de Economía. PUCE. Ecuador.

¹¹ Prebisch, Raúl, "El desarrollo económico de América Latina y algunos de sus problemas, Santiago de Chile: CEPAL, 1949.

¹² Mateus Arregui, Martín, Op Cit. pág. 10.

¹³ Ibid., pág. 11.

¹⁴ Legarda Touma, Daniel Eduardo: Implicaciones económicas de la estructura de las exportaciones del Ecuador: Análisis del período 2000-2008". Quito. pág. 14.

impulsar un proceso de industrialización de los países latinoamericanos. Para ello se substituiría las importaciones de bienes terminados por importaciones de partes y piezas que posibilitasen la instalación de plantas industriales y la calificación de la mano de obra local, como punto de despegue para un sostenido proceso de industrialización.

2.4 Teoría de la integración económica

Varios son los estudiosos que han entregado su aporte a la teoría de la integración. Cabe destacar a Bela Balasa, el propio Raúl Prebisch, Jacobo Viner, Germánico Salgado y Ramón Tamames. Precisamente este último define a la integración, como “el proceso en el cual dos o más mercados, previamente separados y de dimensiones unitarias estimadas poco adecuadas convienen en unirse para formar un mercado más amplio de dimensión idónea”¹⁵.

Por su parte, Germánico Salgado consideraba a la integración “como un instrumento de desarrollo que promovería un cambio económico y social en el cual se abatirían estructuras tradicionales en procura de resolver problemas como el estrangulamiento del sector externo”¹⁶.

Existen varias formas o grados de integración económica entre países y las más aplicadas son las siguientes:

- Acuerdos preferenciales: Es un acuerdo de preferencias o ventajas arancelarias, que supone una disminución o eliminación de los gravámenes y de las medidas proteccionistas vigentes, para un determinado grupo de productos. Generalmente estos acuerdos se concretan respecto de un grupo de productos seleccionados, en los cuales cada uno de los países tiene mayor potencialidad de exportación y considera que pueden competir en el o los mercados de los otros países miembros. Mediante estos acuerdos se busca otorgar a los productos objeto de las preferencias arancelarias una ventaja frente a similares originarios de terceros países.

- Zona de libre comercio: Es aquella en la que dos o más países suprimen únicamente las trabas aduaneras y administrativas vigentes en el comercio recíproco. Los países que la

¹⁵ Tamames, Ramón, Diccionario de Economía, 4ta edición, Madrid: Alianza Editorial, 1989, pag. 197.

¹⁶ Salgado Germánico, Ecuador y la integración económica de América Latina, Argentina: BID – INTAL, 1972, pág. 151.

conforman se reservan para sí el manejo de la política de comercio exterior. Tiene la finalidad de generar un mercado más amplio para la producción nacional de cada uno de los países miembros y mejorar los niveles de eficiencia y productividad. Cada uno de los países mantiene sus aranceles nacionales para los productos originarios y procedentes de terceros países; esto último demanda mayores controles aduaneros fronterizos.

- Unión aduanera: Constituye una etapa más avanzada que la zona de libre comercio. Los países que la forman eliminan, sea de forma gradual o inmediata, las barreras al comercio recíproco y adoptan, simultáneamente, mecanismos aduaneros protectores comunes frente a la producción de terceros países (arancel externo), lo cual supone la armonización de las políticas de comercio exterior. Como consecuencia de las decisiones comunes, los países participantes verán modificada su estructura productiva, en mayor o menor grado, como resultado de las decisiones comunes. Permanecen las barreras y controles que impiden la libre circulación de los factores.

- Mercado común: Es una forma de integración más avanzada que las anteriores y en ella, los países que hacen parte del mismo, aprueban y ejecutan un proceso de armonización y unificación progresiva de sus legislaciones y políticas económicas y, como consecuencia de ello se produce el libre tránsito de los factores productivos.

- La unión económica: Esta etapa de la integración económica abarca todos los elementos del mercado común más la unificación de las instituciones económicas y la coordinación de la política económica de los países miembros. Se constata una mayor armonización en las políticas fiscales y monetarias de los países miembros. Evidentemente en esta etapa es más notoria la cesión de soberanía de los estados miembros. En esta etapa funcionan instituciones y autoridades supranacionales.

- Unión monetaria: es una fase de la unión económica. En esta fase, los países que la integran adoptan un tipo de cambio común y una moneda única. Son las entidades y autoridades supranacionales las que fijan las políticas y determinan la aplicación con carácter obligatorio para todos sus miembros. Tal es el caso de la Unión Europea, bloque de países en el que existe un banco central y un consejo monetario supranacional que determina las políticas de carácter comunitario en este ámbito. Se ejecuta una armonización de las políticas fiscales,

particularmente poniendo límites máximos al endeudamiento externo y al déficit fiscal de cada estado miembro¹⁷.

-Unión económica plena: se llega a la integración total y en la práctica surge un único país conformado por todos los países miembros originarios. En esta etapa la integración ya no es únicamente en el ámbito económico y comercial sino que también se conforman instituciones y autoridades políticas supranacionales. Prácticamente la legislación en todos los ámbitos pasa a ser comunitaria¹⁸.

¹⁷ Guinart, Martín, Integración Económica (Un análisis teórico de la Integración). Centro Argentino de Estudios Internacionales. www.caei.com.ar.

¹⁸ Ibid.

Capítulo 3: El comercio exterior de Brasil y Ecuador

Ecuador y Brasil, países socios en esquemas de integración desde los primeros años de la década de los 60 del siglo pasado, han tenido una evolución diferente en sus respectivos sectores externos y, particularmente, en su comercio exterior. Como se apreciará más adelante, las exportaciones brasileñas en el transcurso de la segunda mitad del siglo pasado y en la primera década del presente registran un sostenido crecimiento, tanto cualitativo como cuantitativo. Situación opuesta es la de Ecuador que, en el mismo período, no ha conseguido un flujo exportador apreciable, ni consolidar su presencia en mercados internacionales de significación. En el ámbito bilateral, esa dispar evolución se manifiesta en una permanente y creciente brecha comercial desfavorable para el Ecuador que demanda de nuevos y eficientes mecanismos orientados a disminuir tal diferencia.

3.1 Comercio exterior de Brasil en el período 2000-2009

En el período 1965 - 2005, las exportaciones brasileñas tuvieron un significativo aumento, al pasar de USD 1.600 millones en 1965 a USD 118 mil millones a precios corrientes en el 2005, con un crecimiento de 7.275% en dicho período¹⁹, sin que exista algún otro país sudamericano que registre un crecimiento de tal magnitud.

Entre los años 2000 y 2009, la corriente de comercio exterior brasileño tuvo un incremento de 152,9%, al pasar de USD 110.970 millones a USD 280.642 siendo esta una evidencia de la existencia y consistencia de la política de comercio exterior aplicada por ese país. En el período tanto importaciones como exportaciones aumentaron como evidencia de, por una parte una mayor demanda del aparato productivo brasileño y de los consumidores de ese país y, por otra parte, del aumento y diversificación de las exportaciones, como se aprecia en los datos estadísticos más adelante.

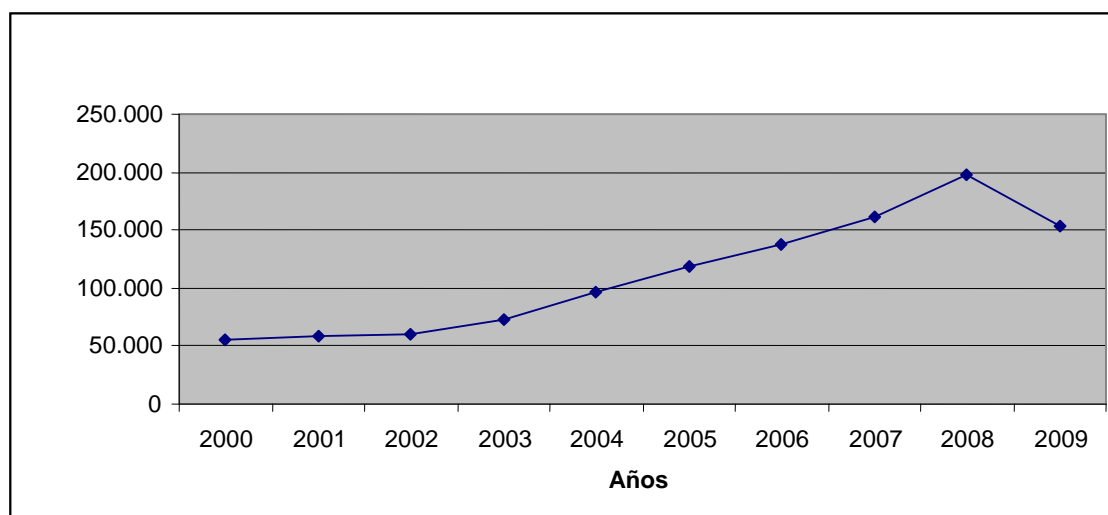
3.1.1 Exportaciones

En el año 2000, el total de las exportaciones brasileñas fue de USD 55.086 millones y para finales del 2009 el monto casi se triplica, al llegar a USD 152.995 millones (en términos

¹⁹ Iglesias, Roberto, "Evolução e perfil das exportações dos países sul-americanos no período 1965-2005: Brasil", Funcex, 2007, pág. 39.

corrientes), cifra que evidencia el dinamismo alcanzado por el comercio exterior de este país sudamericano y que claramente se observa en el gráfico N° 1. En el 2000, las exportaciones brasileñas representaron el 8,55% del PIB de ese país, llegando al punto más alto de esta década en el 2004, al representar el 14,56% del PIB. Si bien, luego disminuyen paulatinamente hasta ser equivalentes al 9,72% del PIB en el 2009, esto, según cifras de la Secretaría de Comercio Exterior del Ministerio de Desenvolvimento, Indústria e Comércio de Brasil.

Gráfico N° 1
Exportaciones brasileñas
2000 - 2009
USD. FOB. Valor en millones



Fuente: página web Ministério de Desenvolvimento Indústria e Comércio. -Secretaria de Comércio Exterior.-SECEX
 Elaboración: Diego Avila Paredes

En el período 1965 y 1969, el 73% de las exportaciones brasileñas se dirigían a dos mercados: Estados Unidos y los 15 países de la Unión Europea. En la década de los 70 se produjo un gradual proceso de re-direccionamiento de las exportaciones, adquiriendo importancia Oriente Medio, África y el resto de Asia, particularmente Japón. En la década de los 80 del siglo pasado fueron los países sudamericanos y los otros europeos los que adquirieron importancia para las exportaciones brasileñas²⁰. En la década de los noventa, fue persistente el crecimiento de las exportaciones hacia el MERCOSUR, América Central y México. En la primera década del siglo XXI, si bien el MERCOSUR pierde alguna participación, el resto de América del Sur crece como destino de las exportaciones brasileñas.

²⁰ Iglesias, Roberto, Op. Cit, pág. 41

Como ya se mencionó previamente, en el año 2000 las exportaciones del Brasil fueron de USD 55.086 millones, de las cuales el 26,8% se dirigió a la Unión Europea, el 24,7% a Estados Unidos de Norteamérica, el 23,4% a los países de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y de ellos, el 14,04% a los países del MERCOSUR. El restante 9,38% se dirigió a los demás países de la ALADI. A los países de Asia, excluidos los de Medio Oriente, el 11,5%; a los de esta última región el 2,4%; a los de África el 2,4% y a los de Europa Oriental el 1,7%²¹.

Tal como se aprecia en los cuadros N° 1 y 2, en la primera década de este siglo, no solo aumentó el monto de las exportaciones brasileñas sino que, paralelamente, se produce un re-direccionamiento de las mismas. Se diversifica el mercado al que se dirigen y disminuye ostensiblemente la dependencia hacia alguno de ellos. Así, por ejemplo, las exportaciones a Estados Unidos de Norteamérica pasan de representar el 24,7% del total de las exportaciones brasileñas en el 2000, a 14% en el 2008 y a 10,3% en el 2009.

Cuadro N° 1
Exportaciones brasileñas
2000 - 2009
USD FOB Valor en millones

Año	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor
Total General	55.086	58.223	60.362	73.084	96.475	118.308	137.807	160.949	197.942	152.995
ALADI	12.902	12.225	9.866	12.920	19.699	25.428	31.495	36.426	43.095	29.897
MERCOSUR	7.733	6.364	3.311	5.672	8.912	11.726	13.986	17.353	21.737	15.829
ALADI- Mercosur	5.169	5.861	6.555	7.248	10.787	13.702	17.509	19.072	21.357	14.068
Mercado Común Centroamericano	279,3	283,0	418	559	881	1.171	1.170	1.100	1.296	784
CARICOM	237,3	366,5	584,3	731,9	1.238	2.466	2.354	2.447	4.812	3.180
Canadá	565,6	555,3	781	977,5	1.199	1.944	2.281	2.362	1.866	1.712
U.S.A.	13.366	14.378	15.535	16.900	20.341	22.741	24.773	25.314	27.648	15.740
Europa Oriental	972,3	1.699	1.755	2.271	2.488	3.861	3.892	4.309	5.580	3.383
Unión Europea.	14.784	14.865	15.113	18.102	24.160	26.493	31.045	40.428	46.395	34.037
Aso. Europea de Libre Comercio	755,7	629	618	617	679	983	1.434	1.808	2.339	2.665
Asia – Medio Oriente	6.324	6.949	8.791	11.676	14.564	18.552	20.816	25.086	37.442	39.426
Medio Oriente	1.338	2.041	2.342	2.818	3.687	4.286	5.749	6.399	8.055	7.552
África	1.347	1.988	2.362	2.860	4.245	5.977	7.456	8.578	10.170	8.692
Oceanía	375,4	275	292	349	434	530	598	702	1.356	558
Otros países	1.839,4	1.969,4	1.905	2.303	2.860	3.876	4.744	5.988	7.888	5.368

Fuente: página web Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC)-Secretaria Comércio Exterior
Elaboración: Diego Avila Paredes

²¹ Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior- Secretaria de Comércio Exterior- Balança comercial brasileira ano 2001, pg. 129.

Cuadro N° 2
Exportaciones brasileñas
2000 - 2009
Participación porcentual por mercados

Año	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Total General	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
ALADI	23,4	21,0	16,4	17,6	20,3	21,5	22,9	22,7	21,8	19,5
MERCOSUR	14,0	10,9	5,5	7,8	9,2	9,9	10,1	10,8	11,0	10,4
ALADI-Mercosur	9,4	10,1	10,9	9,9	11,2	11,6	12,7	11,9	10,8	9,2
Mercado Común Centroamericano.	0,5	0,5	0,7	0,8	0,9	1,0	0,8	0,7	0,7	0,5
CARICOM	0,4	0,6	1,0	1,0	1,4	2,1	1,7	1,5	2,4	2,1
Canadá	1,0	0,9	1,3	1,3	1,2	1,6	1,7	1,5	0,9	1,1
U.S.A.	24,7	24,7	25,6	23,1	21,0	19,2	18,0	15,8	14,0	10,3
Europa Oriental	1,7	2,9	2,9	3,1	2,6	3,3	2,8	2,7	2,8	2,2
Unión Europea.	26,8	25,5	25	24,7	24,9	22,4	22,5	25,2	23,4	22,3
Asociación Europea de Libre Comercio	1,4	1,1	1,0	0,9	0,7	0,8	1,0	1,1	1,2	1,7
Asia – Medio Oriente	11,5	11,9	14,6	16	15,2	15,7	15,1	15,5	18,9	25,8
Medio Oriente	2,4	3,5	3,9	3,9	3,8	3,6	4,2	3,9	4,1	4,9
Africa	2,4	3,4	3,9	3,9	4,5	5,0	5,4	5,3	5,1	5,7
Oceanía	0,7	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,7	0,4
Otros países	3,1	3,4	3,2	3,2	3,0	3,3	3,4	3,7	4,0	3,5

Fuente: página web Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC)-Secretaria Comércio Exterior – Brasil.

Elaboración: Diego Avila Paredes

En el caso de la Unión Europea, esquema de integración que incluye a un número cada vez mayor de países de ese continente, la variación porcentual de las exportaciones es pequeña, pasando de 26,8% del total en el año 2000 a 22,3% del total en el 2009.

En cuanto de los países de la ALADI, pese a las políticas ejecutadas para favorecer a los países sudamericanos, su participación disminuye al pasar del 23,4% en el 2000 a 21,8% en el 2008 y a 19,5% en el 2009.

Evidentemente, la disminución apreciada en esos mercados se reorienta hacia otros que habían tenido una participación marginal. Así, el CARICOM aumenta su participación de 0,4% en el año 2000 a 2,1% en el 2009; el Medio Oriente duplica, pasando de 2,4% en el primer año, a 4,9% en el 2009. África, igualmente, pasa de 2,4% a 5,7%. El caso más significativo, en este sentido, es el de Asia, que aumenta su participación como destino de las exportaciones brasileñas al pasar de 11,5%, en el año 2000, a 25,8% en el 2009.

En lo que se refiere a la composición de las exportaciones brasileñas, es preciso puntualizar que, en la primera década de este siglo, en principio, dicha composición no reflejaría el crecimiento y evolución que ha tenido la producción del país sudamericano y el posicionamiento que a nivel regional y mundial ha logrado aquella nación. Como se aprecia en el cuadro N° 3, en el año 2000, el 22,8 % de las exportaciones correspondía a productos básicos, el 15,4% a productos semi-manufacturados y el 59% a productos manufacturados. Para el 2005, la participación de los productos básicos creció al 29,3%, la de los semi manufacturados bajó levemente al 13,5% y los manufacturados al 55,1%. Para el año 2009 los productos básicos constituyen el 40,5%, algo menos del doble de lo que significaban en el 2000, los semi-manufacturados el 13,4%, manteniendo la tendencia de los años precedentes, en tanto que los manufacturados caen al 44% del total. Sin que en el transcurso de la década se aprecien modificaciones notorias, en el grupo de los productos básicos se destacan las exportaciones de petróleo en bruto, mineral de hierro, café, soya, tabaco, carne de pollo y mineral de cobre. Entre los semi-manufacturados se destacan las exportaciones de hierro en aleaciones, pastas químicas de madera, aluminio, cacao en polvo y azúcar. Por su parte en los productos manufacturados sobresalen las exportaciones de combustibles derivados del petróleo, vehículos, partes y piezas para vehículos, motores para vehículos e industriales, aviones, productos laminados planos de hierro y papel.

Cuadro N°3
Exportaciones brasileñas
por grupos de productos
2000 - 2009
USD. FOB en millones

Año	Productos básicos	Productos Semi manufacturados	Productos manufacturados	Totañ
2000	12.562	8.499	32.528	55.086
2001	15.342	8.243	32.901	58.223
2002	16.952	8.965	33.000	60.362
2003	21.178	10.944	39.653	73.084
2004	28.518	13.431	52.948	96.475
2005	34.722	15.961	65.144	118.308
2006	40.285	19.523	75.018	137.807
2007	51.596	21.800	83.943	160.949
2008	73.028	27.073	92.683	197.942
2009	61.957	20.499	67.349	152.995

Fuente: Página Web Ministerio de Desenvolvimento, Indústria e Comércio .-
(MDIC) - Secretaria de Comércio Exterior -SECEX. Brasil
Elaboración: Diego Avila Paredes

3.1.2 Importaciones

Paralelamente al crecimiento de la economía brasileña, o precisamente por ello, se registra un aumento de las importaciones de este país sudamericano. En el año 2000 las importaciones totales fueron de USD. 55.835 millones y para el 2009 más que se duplicaron alcanzando los USD 127.647 millones. Si bien en el 2008 llegaron a USD. 172.985 millones, en el año 2009 por efecto de la crisis mundial bajaron a la cifra ya mencionada.

En el año 2009, el 22,89% de las importaciones brasileñas procedieron de los países de la Unión Europea, el 10,27% de las importaciones brasileñas se originaron en los países del MERCOSUR, el 6,88% en los demás países de la ALADI, el 15,81% proceden de los Estados Unidos, el 28,31% de los países de Asia, excluido Medio Oriente, el 6,63% de África y el 2,46% de los países del Medio Oriente, como se aprecia en los cuadros N°. 4 y N° 5.

Cuadro N°4
Importaciones brasileñas
2000- 2009
USD FOB valor en millones

Año	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor
Total General	55.835	55.581	47.240	48.260	62.835	73.551	91.351	120.621	172.985	127.647
ALADI	11.659	10.019	8.224	8.186	10.027	11.567	16.282	20.581	27.281	21.884
MERCOSUR	7.795	7.010	5.611	5.686	6.390	7.051	8.967	11.630	14.934	13.107
ALADI-Mercosur	3.864	3.009	2.613	2.500	3.636	4.516	7.314	8.951	12.347	8.777
Mercado Común Centroamericano.	32	38	34	50	79	98	129	176	246	330
CARICOM	55	23	38	49	101	117	149	174	378	196
Canadá	1.087	927	740	749	866	1.020	1.194	1.708	3.210	1.601
U.S.A.	13.032	13.037	10.438	9.725	11.530	12.851	14.817	18.887	25.811	20.183
Europa Oriental	1.161	1.112	919	1.165	1.324	1.174	1.434	2.766	5.338	2.105
Unión Europea.	14.064	14.822	13.136	12.687	15.928	18.146	20.202	26.736	36.179	29.216
Aso. Europea de Libre Comercio	1.040	1.233	1.118	1.209	1.423	1.515	1.677	2.738	2.901	2.561
Asia – Medio Oriente	8,600	8.925	7.996	8.923	12.279	16.870	22.888	30.715	47.131	36.142
Medio Oriente	1.560	1.472	1.431	1.620	2.312	2.510	3.165	3.205	6.231	3.142
África	2.905	3.325	2.676	3.253	6.186	6.667	8.110	11.332	15.761	8.465
Oceanía	334	301	247	316	402	662	766	807	1.310	899
Otros países	306	347	243	328	378	354	538	796	1.208	923

Fuente: página web Ministerio de Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC) – Secretaria de Comércio Exterior – Brasil
Elaboración: Diego Avila Paredes.

En el año 2000, el 7,03% de las importaciones brasileñas se dirigieron al Estado de Amazonas, cuya capital es Manaus. Para el 2009, el porcentaje de participación bajó al 5,44%. Cabe destacar que en este último año, menos del 1% de lo importado por el Estado de Amazonas fue de productos básicos y el restante 99% correspondió a productos

industrializados, sean estos manufacturados o semi-manufacturados, cuyo destino final fue la Zona Franca Industrial de Manaus. Entre otros, los productos que se fabrican en esta son electrodomésticos, televisores, teléfonos celulares, computadores, motocicletas, partes y piezas para motocicletas.

Cuadro N° 5
Importaciones brasileñas
2000 - 2009
Participación porcentual por mercados

Año	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Total General	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
ALADI	20,9	18,0	17,4	17,0	16,0	15,7	17,8	17,1	15,8	17,1
MERCOSUR	14,0	12,6	11,9	11,8	10,2	9,6	9,8	9,6	8,6	10,3
ALADI-Mercosur	6,9	5,4	5,5	5,2	5,8	6,1	8,0	7,4	7,1	6,9
Mercado Común Centroamericano.	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,3
CARICOM	0,1	0,0	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2
Canadá	2,0	1,7	1,6	1,6	1,4	1,4	1,3	1,4	1,9	1,3
U.S.A.	23,0	23,5	22,1	20,2	18,4	17,5	16,2	15,6	14,9	15,8
Europa Oriental	2,0	2,0	1,9	2,4	2,1	1,6	1,6	2,3	3,1	1,7
Unión Europea.	25,3	26,7	27,8	26,3	25,3	24,7	22,2	22,2	20,9	22,9
Aso. Europea de Libre Comercio	2,0	2,2	2,4	2,5	2,3	2,0	1,8	2,3	1,7	2,0
Asia – Medio Oriente	15,4	16,0	16,9	18,5	19,5	22,9	25,0	25,4	27,2	28,3
Medio Oriente	2,9	2,7	3,0	3,4	3,7	3,4	3,5	2,7	3,6	2,5
Africa	5,2	6,0	5,7	6,7	9,8	9,1	8,9	9,4	9,1	6,6
Oceanía	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6	0,9	0,8	0,7	0,8	0,7
Otros países	0,5	0,6	0,5	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0,7	0,6

Fuente: página web Ministerio de Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC) – Secretaria de Comércio Exterior. Brasil
Elaboración: Diego Avila Paredes.

En lo referente a la composición de las importaciones por clase de productos, en el cuadro N° 6 se aprecia la evolución que los productos industrializados tienen en el global de las importaciones realizadas.

Como evidente resultado de la evolución apreciada en el comercio exterior brasileño, tanto en exportaciones como en importaciones, el saldo de la balanza comercial de este país en esta primera década del siglo XXI tiene también una variación significativa y claramente favorable para ese país. En el año 2000, este indicador de comercio exterior registró un saldo negativo de USD. 749,4 millones. Para el año 2009 la situación se revierte y se registra un saldo

favorable de USD. 25.347 millones de dólares. En el período, el año con un mejor resultado es el 2006, cuando el Brasil obtiene un saldo favorable de USD 46.457 millones.

Cuadro N° 6
Importaciones brasileñas por grupos de productos
2000 - 2009
USD FOB en millones

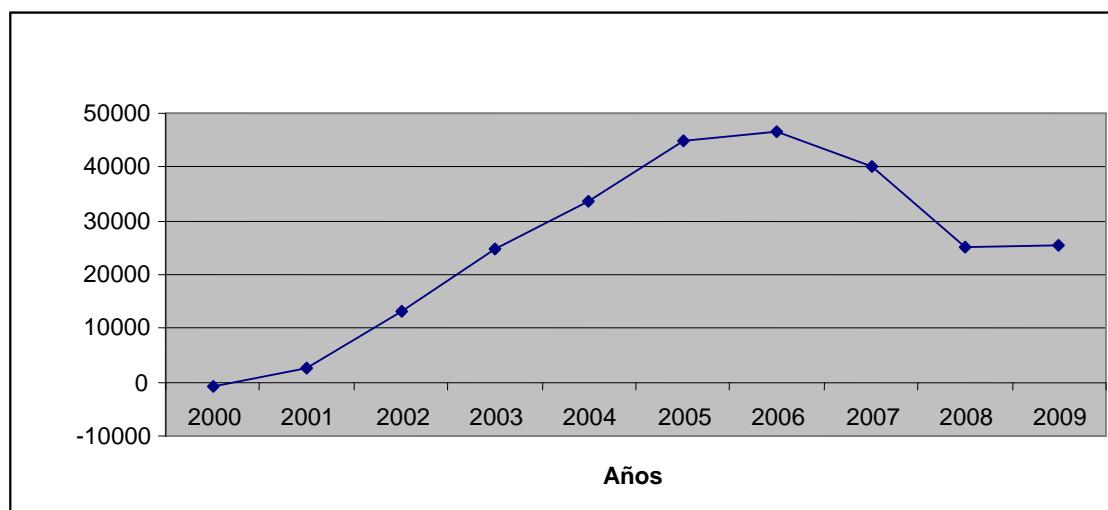
Año	Básicos	% Part.	Semi-manufacturados	% Part.	Manufacturados	% Part.	Total
2000	7.290	13,1	2.101	3,8	46.444	83,1	55.835
2001	6.793	12,2	1.896	3,4	46.891	84,4	55.581
2002	6.834	14,6	1.684	3,7	38.356	81,7	47.240
2003	8.131	17,1	1.927	4,2	37.774	78,7	48.260
2004	11.712	18,9	2.819	4,9	47.717	76,2	62.835
2005	12.813	17,7	3.165	4,5	56.763	77,8	73.551
2006	17.163	18,8	4.305	4,7	69.882	76,5	91.351
2007	21.782	18,1	5.662	4,7	93.177	77,2	120.621
2008	31.631	18,3	8.680	5,1	132.494	76,6	172.985
2009	18.730	14,7	5.100	4,0	103.817	81,3	127.647

Fuente: Ministerio de Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC).-Secretaria de Comércio Exterior (SECEX). Brasil.

Elaboración: Diego Avila Paredes

Claro está que la evolución del saldo favorable de la balanza comercial brasileña no es igual con todos los bloques y grupos de países con los que comercia, como se aprecia en el gráfico N° 2 y cuadro N° 7.

Gráfico N° 2
Brasil: saldo balanza comercial 2000 - 2009
USD. Millones



Fuente: página web. Ministerio de Desenvolvimento, Indústria e Comercio (MDIC)-Secretaria de Comércio

Elaboración: Diego Ávila Paredes

En el caso del intercambio comercial con la ALADI, en esta primera década del siglo XXI, no solo que el saldo positivo es permanentemente a favor del Brasil sino que el mismo es cada año mayor. En el 2000, el saldo fue de USD 1.243 millones y para el 2009 pasa a US\$ 8.013 millones, aunque en los dos años precedentes superó los USD. 15.000 millones.

Particularmente con el MERCOSUR, la situación es aun más notoria, puesto que de un saldo negativo para el Brasil de 62 millones de dólares en el año 2000, en la década logra revertir la situación para alcanzar en el 2009 un saldo favorable de USD. 2.722 millones.

Con la Unión Europea la situación es igualmente favorable para Brasil. Se pasa de un saldo positivo de USD 719 millones a inicios de la década a USD 4.821 millones en el 2009.

La situación más notoria es la que se produce con los países de Asia, excluidos los de Medio Oriente, con los que en el año 2000 registró un saldo negativo de USD 2.275 millones y en el año 2009 logra un saldo positivo de USD. 3.284 millones.

Cuadro N° 7
Balanza comercial brasileña
2000 - 2009
Resultado con los principales países y bloques
USD. FOB. Valor en millones

Año	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor
Total general	-749	2.642	13.121	24.825	33.640	44.757	46.457	40.028	24.958	25.347
ALADI	1.243	2.206	1.642	4.734	9.673	13.861	15.214	15.845	15.814	8.013
MERCOSUR	-62	-646	-2.300	-14	2.522	4.675	5.018	5.723	6.803	2.722
ALADI- Mercosur	1.305	2.852	3.942	4.749	7.151	9.187	10.195	10.122	9.010	5.291
Mercado Común Centroamericano	247	245	383	509	802	1.074	1.042	924	1.049	454
CARICOM	183	344	546	683	1.137	2.349	2.205	2.272	4.435	2.983
Canadá	-521	-371	41	228	333	924	1.087	653	-1.344	110
Estados Unidos	334	1.341	5.096	7.176	8.811	9.890	9.956	6.426	1.837	-4.443
Europa Oriental	-189	587	836	1.106	1.164	2.687	2.458	1.543	242	1.277
Unión Europea	719	44	1.978	5.415	8.232	8.347	10.842	13.692	10.217	4.821
Aso. Europea de Libre Comercio	-284	-604	-499	-592	-744	-533	-244	-929	-562	104
Asia – Medio Oriente	-2.275	-1.975	795	2.753	2.284	1.682	-2.072	-5.629	-9.688	3.284
Medio Oriente	-222	569	910	1.197	1.375	1.777	2.584	3.194	1.824	4.410
África	-1.559	-1.337	-313	-393	-1.940	-690	-655	-2.754	-5.592	228
Oceanía	41	-26	45	33	32	-132	-168	-104	46	-340

Fuente: página web Ministerio de Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC)- Secretaria de Comércio Exterior. Brasil.
Elaboración: Diego Avila Paredes

Con los Estados Unidos es uno de los pocos casos en los cuales en el año 2009 Brasil registró un déficit en el intercambio comercial, de USD 4.443 millones. En el año 2000 había obtenido un superávit comercial de USD. 334 millones, el cual a mediados de la década casi llega a los USD. 10.000 millones, para luego ir declinando hasta convertirse en el déficit indicado líneas arriba.

La evolución positiva del comercio exterior se repite con la mayoría de bloques económicos. Con los países de Medio Oriente, Brasil, en el año 2000, registró un déficit comercial de USD. 222 millones que para el año 2009 se transformó en un superávit de USD. 4.410 millones. Lo mismo acontece con Europa Oriental que de un saldo negativo de USD. 189 millones pasa a uno favorable de USD. 1.289 millones.

Dos grupos de países constituyen casos atípicos en el intercambio comercial brasileño en la primera década de este siglo. Los países de la Asociación Europea de Libre Comercio y los de África – excluidos los de Medio Oriente-, con los cuales únicamente en el año 2009 obtuvo saldo favorable, mientras que en los nueve anteriores el saldo es negativo.

Finalmente, cabe destacar que el intercambio comercial brasileño con los países de la Comunidad Andina, en esta década no alcanza niveles de relevancia. Las exportaciones a la CAN en los años 2005 y 2006 llegaron a representar el 6,4% del total de exportaciones del Brasil; en los otros años, el porcentaje es menor. El año 2003 es el momento más bajo con una participación de apenas 3,5% del total. En cuanto a las importaciones brasileñas originarias de la CAN, cabe decir que la situación es aún desalentadora. En efecto, el año 2000 alcanzaron el mayor nivel de participación en el conjunto global de las importaciones totales del Brasil: significaron el 3,8%. En los años posteriores, la participación disminuye, pese a las políticas y medidas adoptadas por el gobierno brasileño y a las declaraciones integracionistas de la región efectuadas por el Presidente Lula, como se aprecia en el cuadro N° 8.

Cuadro N° 8
Exportaciones e importaciones del Brasil a la CAN
2000 - 2009
US\$ FOB. Millones

Año	Exportaciones		Importaciones	
	Valor	% del total	Valor	% del total
2000	2.116	3,8	2.116	3,8
2001	2.528	4,3	1.434	2,6
2002	2.677	4,4	1.370	2,9
2003	2.558	3,5	1.148	2,4
2004	4.161	4,3	1.488	2,4
2005	5.780	4,9	1.934	2,6
2006	8.793	6,4	3.105	3,4
2007	10.225	6,4	3.400	2,8
2008	11.757	5,9	5.225	3,0
2009	8.457	5,5	3.325	2,6

Fuente: página web. Ministerio de Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC)-Secretaria de Comercio Exterior (SECEX)- Brasil - Elaboración: Diego Avila Paredes

3.2 Comercio exterior de Ecuador en el período 2000 – 2009

El comercio exterior ecuatoriano es el reflejo del nivel de desarrollo de la economía del país y, evidentemente, tiene características y estructuras diferentes al de Brasil y eso podemos constatar en los datos estadísticos que registran las exportaciones e importaciones nacionales.

3.2.1 Exportaciones

En los últimos cuarenta años se registran dos hechos que, en buena medida, marcaron el rumbo del comercio exterior del Ecuador. El primero, a comienzos de la década de los años 70 del siglo pasado, cuando se inician las exportaciones petroleras ecuatorianas, que convirtieron al Estado en el principal exportador y reafirmaron el carácter de primario exportador del Ecuador. El segundo hecho, en el año 2000, cuando se adopta oficialmente la dolarización y, al eliminarse la posibilidad de devaluar la moneda nacional se pierde, al mismo tiempo, el mecanismo que otorgaba alguna competitividad a ciertos productos ecuatorianos en el mercado internacional.

Las exportaciones ecuatorianas en el año 2000 sumaron USD 4.927 millones, monto que representa el 30,26% del PIB del país en ese año. Para el 2009, las exportaciones crecieron a USD 13.799 millones que representaron el 26,53% del PIB. El año con mayor monto de exportaciones fue el 2008, con un total de USD 18.511 millones, equivalentes al 34,15% del PIB. Esto, gracias al alto precio del petróleo en el mercado internacional. Cabe resaltar que en el transcurso de la primera década del siglo XXI, no se aprecia una modificación sustancial de la estructura de las exportaciones nacionales. Así, en el año 2000, el 75% de las mismas correspondió a productos primarios y, únicamente, el 25% a productos industrializados. Para el año 2008, año que registra el mayor valor de exportaciones, el 77% correspondió a productos primarios y el 23% restante a productos industrializados. En el 2009, la disminución es poco significativa, pues el 76% es de productos primarios y el 24% de industrializados. Es menester destacar también el peso que en el conjunto de las exportaciones tiene el petróleo. En el año 2000, las exportaciones petroleras, que sumaron USD 2.442 millones, representaron el 49,56% del total de las exportaciones ecuatorianas. En el año 2008, que como ya se dijo es el que registra mayores valores de exportación de la década, las ventas petroleras representaron el 63% del total. En el 2009, por la caída de los precios internacionales del petróleo, la participación disminuyó al 50,6%.

Dos características, a más de las anotadas líneas arriba, resaltan en la evolución de las exportaciones nacionales en este período; de una parte, el alto grado de concentración de las mismas en pocos productos y, de otra, así mismo, el alto grado de concentración en pocos mercados. En efecto, sin que en el transcurso de esta década se haya producido un cambio importante, en el año 2000 son siete conjuntos de productos (petróleo y sus derivados, banano, café y sus elaborados, cacao y sus derivados industrializados, flores, camarón y atún, pescado y productos del mar), cuyas exportaciones sumadas concentran el 84,7% del total. En el año 2008, por la alta incidencia del petróleo y no obstante la caída de las exportaciones de otros de estos productos, este mismo grupo de exportaciones representó el 86,24% del total y en el año 2009 su participación apenas disminuyó al 83,9%.

Como se aprecia en el cuadro N° 9, el petróleo y sus derivados tienen alta incidencia en el conjunto de las exportaciones ecuatorianas y en el transcurso de la década su peso no ha variado sustancialmente. Esto demostraría la falta de una política orientada a diversificar las exportaciones o, de existir tal política, su poca o ninguna efectividad. En el año 2000, las exportaciones petroleras representaron el 49,6% del total, en los años siguientes su peso

disminuye hasta llegar a representar el 40,6%. En la segunda mitad de la década, su importancia se recupera, tanto que en el 2008 representaron el 63,1% de las ventas externas nacionales y en el 2009, por la caída del precio internacional del petróleo, su peso es del 50,5% del total.

Cuadro N° 9
Exportaciones ecuatorianas
2000 - 2009
Valor: millones de dólares FOB

Año	Total	Primarios	% Part.	Industrializados	% part.	Petroleros	% part.	No petroleros
2000	4.927	3.698	75,1	1.229	24,9	2.442	49,6	2.484
2001	4.679	3.432	73,3	1.247	26,7	1.900	40,6	2.778
2002	5.036	3.726	74,0	1.310	26,0	2.055	40,8	2.981
2003	6.222	4.535	72,9	1.688	27,1	2.607	41,9	3.616
2004	7.753	6.025	77,7	1.728	22,3	4.234	54,6	3.519
2005	10.100	7.853	77,7	2.247	22,3	5.870	58,1	3.955
2006	12.728	9.829	77,2	2.899	22,8	7.545	59,3	5.184
2007	14.321	10.637	74,3	3.684	25,7	8.328	58,1	5.993
2008	18.511	14.262	77,0	4.248	23,0	11.673	63,1	6.838
2009	13.797	10.477	75,9	3.319	24,1	6.965	50,5	6.832

Fuente: página web Banco Central del Ecuador.

Elaboración: Diego Avila Paredes

El carácter primario exportador del Ecuador se confirma en la poca o casi ninguna variación de la composición de sus exportaciones en esta primera década del siglo XXI. Las exportaciones de productos primarios en estos 10 años nunca fueron inferiores al 70% y, en la segunda mitad de la década el peso de las mismas aumenta: supera el 75%, e incluso llega a casi el 78% del total.

La vulnerabilidad y dependencia de las exportaciones ecuatorianas se constata también en el hecho de que en la década 2000 – 2009, más de la tercera parte de las mismas se dirige a un solo mercado: Estados Unidos. En efecto, en el año 2000, el 38,1% del total de las ventas externas fueron hacia ese país y, luego de variaciones que llegaron hasta el 50% en el 2005, en el 2009 las ventas a este país representaron el 33,5% del total. Como indican las cifras de los cuadros N° 10 y 11.

Cuadro N° 10
Exportaciones ecuatorianas
2000- 2009
U.S.D. FOB. Valor en millones
Principales mercados

Año	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor
Total general	4.927	4.678	5.036	6.223	7.753	10.100	12.728	14.321	18.511	13.763
ALADI	1.080	1.071	942	1.266	1.354	2.041	2.777	3.732	4.946	3.275
CAN	687	837	807	1.083	1.075	1.563	2.083	2.850	3.198	2.151
ALADI-CAN	393	234	135	183	279	478	694	882	1.748	1.124
Mercado Común Centroamericano	158	97	183	226	147	326	342	531	744	513
Estados Unidos	1.875	1.790	2.087	2.531	3.298	5.050	6.825	6.194	8.380	4.605
Unión Europea	611	666	794	1.077	1.034	1.270	1.488	1.812	2.080	2.062
Aso. Europea de Libre Comercio	3	4	5	7	9	23	29	32	39	52
Asia – Medio Oriente	579	446	454	389	376	195	446	431	626	336
África	2	3	3	28	12	8	6	21	18	16
Oceanía	21	21	17	14	16	16	31	20	17	22
Otros países	598	580	551	685	1.507	1.171	784	1.548	1.661	2.882

Fuente: página web Banco Central del Ecuador.-
Elaboración: Diego Avila Paredes

Cuadro N° 11
Exportaciones ecuatorianas
2000- 2009

Participación porcentual principales mercados

Año	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Total general	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
ALADI	21,9	22,9	18,7	20,3	17,5	20,2	21,8	26,1	26,7	23,8
CAN	13,9	17,9	16,0	17,4	13,9	15,5	16,4	19,9	17,3	15,6
ALADI-CAN	8,0	5,0	2,7	2,9	3,6	4,7	5,5	6,2	9,4	8,2
Mercado Común Centroamericano.	3,2	2,1	3,6	3,6	1,9	3,2	2,7	3,7	4,0	3,7
Estados Unidos	38,1	38,2	41,4	40,7	42,5	50,0	53,6	43,3	45,3	33,5
Unión Europea	12,4	1,2	15,9	17,3	13,3	12,6	11,7	12,7	11,2	15,0
Asociación Europea de Libre Comercio	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4
Asia – Medio Oriente	11,7	9,5	9,0	6,3	4,9	1,9	3,5	3,0	3,4	2,4
Africa	0,1	0,1	0,1	0,5	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Oceanía	0,4	0,5	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2
Otros países	12,1	12,4	10,9	11,0	19,4	11,6	6,2	10,8	9,0	20,9

Fuente: página web Banco Central del Ecuador.
Elaboración: Diego Avila Paredes

En este ámbito también se ratifican las mismas debilidades estructurales de las exportaciones nacionales. Las ventas a países de la ALADI, a Estados Unidos y a la Unión Europea suman

alrededor de las tres cuartas partes del total de las exportaciones. Individualmente, las exportaciones a países de ALADI, con variaciones en la década, fluctúan entre el 21% y casi el 27%. A la Unión Europea varía entre el 12% en el año 2000 y 15% en el 2009. En el caso de Asia es diferente, puesto que de casi el 12% en el 2000 se reduce al 2,4% en el 2009. Los países que conforman la CAN, que serían el mercado natural para Ecuador, reciben exportaciones que representan el 14% en el 2000 y el 15,6% en el 2009.

3.2.2 Importaciones

La evolución y monto que registran las importaciones ecuatorianas no hacen otra cosa que ratificar las debilidades estructurales que caracterizan a la economía y al comercio exterior ecuatoriano.

En el año 2000, las importaciones ecuatorianas sumaron un total de USD 3.401 millones FOB. Al finalizar esta década, las importaciones crecieron hasta llegar a USD 14.072 millones. El año que registra mayor valor importado es el 2008, con un monto de USD 17.415 millones FOB. Al mirar la composición de las importaciones nacionales se comprueba que, en esta década, en torno del 25% de las mismas son de productos de consumo final, el porcentaje más alto se da en los años 2002 y 2003, con el 28,3%, como resultado de la estabilización de los precios luego de la adopción de la dolarización de la economía. La participación de las importaciones de materias primas se reduce del 43% en el año 2000 a 33% en el 2009; en tanto que las importaciones de bienes de capital mantienen un comportamiento estable en el transcurso de la década, con porcentajes entre el 26% y 28%. Situaciones especiales constituyen los años 2001 y 2002, lo cual podría corresponder a la nueva etapa por la dolarización y superación de la crisis bancaria financiera de finales de los años 90. Otro componente importante de las importaciones constituyen los combustibles y lubricantes que el Estado importa para compensar la insuficiencia de producción nacional; el porcentaje de participación de estas importaciones crece en la década tanto por el aumento del precio internacional de estos productos como por el sostenido crecimiento de la demanda interna, como se constata en el cuadro N° 12.

Cuadro N° 12
Importaciones ecuatorianas por grupo de productos
2000 – 2009
Millones de dólares FOB

Año	Total	Bienes consumo	%	Materias primas	%	Combust. y Lubric.	%	Bienes capital	%
2000	3.401	762	22,5	1.491	43,8	256	7,5	890	26,2
2001	4.936	1.322	26,8	1.795	36,4	250	5,1	1.567	31,7
2002	5.953	1.687	28,4	2.112	35,5	232	3,9	1.920	32,2
2003	6.228	1.765	28,3	2.028	32,6	733	11,8	1.702	27,3
2004	7.555	2.048	27,1	2.566	34,0	995	13,2	1.944	25,7
2005	9.549	2.337	24,5	2.935	30,7	1.715	18,0	2.557	26,8
2006	11.203	2.585	23,1	3.469	31,0	2.316	20,7	2.829	25,2
2007	12.895	2.901	22,6	4.093	31,7	2.578	20,0	3.319	25,7
2008	17.415	3.852	22,1	5.831	33,6	3.217	18,5	4.501	25,8
2009	14.072	3.070	21,9	4.675	33,5	2.334	16,7	3.927	27,9

Fuente: página web Banco Central del Ecuador.

Elaboración: Diego Avila Paredes

Al igual que lo señalado para las exportaciones, las importaciones, analizadas desde el punto de vista de su origen, registran similares características. En efecto, son pocos los países de origen de las importaciones nacionales y, a lo largo de la década, no se constata una modificación sustancial. En los cuadros N° 13 y 14 se observa que la participación porcentual de los mercados proveedores se mantiene prácticamente inalterable. Así, los países de la ALADI cuyas importaciones en el año 2000 significaron el 37% del total de importaciones ecuatorianas, en el año 2009 disminuyen su participación al 36%. Similar circunstancia acontece con los productos norteamericanos que si bien tienen fluctuaciones a lo largo de estos diez años, al inicio y final de la década representan el 25% del total. La Unión Europea, que si bien ha incluido a más miembros dentro de su esquema de integración económica, la participación en el conjunto global de importaciones ecuatorianas no se modificó sustancialmente. Así, en el 2000 dichas importaciones equivalían al 10% y diez años después su participación apenas sumó 11% del total. La participación de las importaciones asiáticas es la que registra variación al pasar de 15% en el 2000 a 19% en el 2009.

Como se puede constatar en el cuadro N° 15, en la década 2000-2009 la balanza comercial de Ecuador muestra un comportamiento cíclico, pues en los primeros años registra saldos negativos que van disminuyendo paulatinamente para, en la segunda mitad de la década, tener saldos positivos que al final de la misma se transforman nuevamente en negativos.

Cuadro N° 13
Importaciones ecuatorianas
2000-2009
Principales países proveedores
USD. CIF. Valor en millones

Año	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	Valor US\$	Valor US\$	Valor US\$	Valor US\$	Valor US\$	Valor US\$	Valor US\$	Valor US\$	Valor US\$	Valor US\$
Total general	3.721	5.363	6.431	6.534	8.226	10.287	12.114	13.893	18.685	15.093
ALADI	1.396	1.917	2.512	2.609	3.547	4.047	4.549	5.480	7.684	5.526
CAN	847	1.173	1.416	1.490	2.094	2.233	2.330	3.287	4.898	3.239
ALADI-CAN	549	744	1.096	1.119	1.453	1.814	2.219	2.193	2.766	2.287
Mercado Común Centroamericano	16	30	18	39	37	101	59	37	53	41
Estados Unidos	932	1.326	1.481	1.401	1.691	2.032	2.739	2.868	3.555	3.864
Unión Europea	412	665	889	812	844	1.069	1.210	1.240	1.577	1.545
Aso. Europea de Libre Comercio	30	39	38	29	65	60	63	73	88	90
Asia – Medio Oriente	545	835	967	985	1.230	2.037	2.350	2.906	4.298	2.948
África	42	38	14	8	4	110	133	211	159	135
Oceanía	5	10	13	15	19	7	7	13	27	18
Otros países	343	503	499	636	789	824	1.004	1.065	1.244	926

Fuente: página web Banco Central del Ecuador.

Elaboración: Diego Avila Paredes

Cuadro N° 14
Importaciones ecuatorianas
2000-2009
Principales países proveedores
Participación porcentual

Año	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Total General	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
ALADI	37	36	39	40	43	39	38	39	41	36
CAN	23	22	22	23	25	22	19	24	26	21
ALADI-CAN	15	14	17	17	18	18	18	16	15	15
Mercado Común Centroamericano	0,3	0,5	0,3	0,8	0,5	1	0,3	0,3	0,3	0,3
Estados Unidos	25	25	23	21	20	20	23	21	19	25
Unión Europea	11	12	14	12	10	10	10	9	8	10
Aso. Europea de Libre Comercio	0,6	0,5	0,4	0,5	0,8	0,7	0,5	0,6	0,6	0,6
Asia – Medio Oriente	15	15	15	15	15	20	19	21	23	19
África	1	0,5	0,2	0,3	0,5	1	1,1	2	0,9	0,9
Oceanía	0,1	0,5	0,1	0,3	0,2	0,3	0,1	0,1	0,2	0,1
Otros países	9	9	8	10	10	8	8	7	7	6

Fuente: página web Banco Central del Ecuador.

Elaboración: Diego Avila Paredes

Cuadro N° 15
Ecuador: balanza comercial
Valor en USD millones FOB
2000 - 2009

Año	Exportaciones	Importaciones	Saldo
2000	4.927	3.401	1.526
2001	4.678	4.936	-1.268
2002	5.036	5.953	-917
2003	6.223	6.228	-5
2004	7.753	7.555	198
2005	10.100	9.549	551
2006	12.728	11.203	1.525
2007p	14.321	12.895	1.426
2008p	18.511	17.415	1.096
2009p	13.763	14.072	-309

Nota: p: datos provisionales

Fuente: Banco Central del Ecuador.

Elaboración: Diego Avila Paredes

Es menester indicar que en alta medida, el saldo de la balanza comercial ecuatoriana está atado al comportamiento de los precios internacionales del petróleo que, como se manifestó, constituye el producto de mayor exportación ecuatoriana. Igualmente es preciso puntualizar que en el año 2009. No obstante la aplicación de medidas restrictivas a las importaciones, entre ellas salvaguardias, el saldo de la balanza comercial fue negativo.

3.3 Comercio bilateral entre Ecuador y Brasil

De manera permanente el intercambio comercial entre Ecuador y Brasil ha sido deficitario para Ecuador. Varias explicaciones se han ensayado para tal hecho como la falta de vías de comunicación directa, sean éstas terrestres, aéreas o fluviales entre los dos países; el hecho de no compartir fronteras comunes, la ausencia de una verdadera política de fomento de exportaciones ecuatorianas hacia ese mercado, la ausencia de complementariedad entre las dos economías y, más bien, ser competitivos en productos agropecuarios, que son la base del comercio exterior ecuatoriano, o la presencia de trabas administrativas brasileñas a las exportaciones ecuatorianas. La situación, conforme pasan los años, se vuelve más perjudicial para el Ecuador, como se puede apreciar en el gráfico N° 3 y el cuadro N° 16, y ni siquiera las ventajas contempladas en la ALADI y otros mecanismos de integración económica, o bilaterales, han podido reducir o revertir ese elevado déficit comercial.

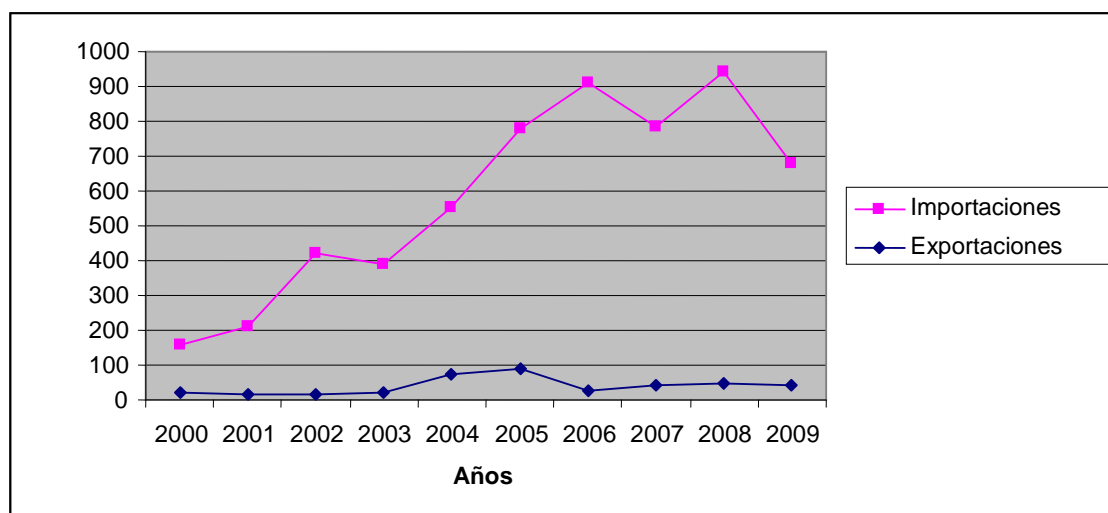
Cuadro N° 16
Balanza comercial
Ecuador – Brasil 2000– 2009
USD. Millones

Año	Exportaciones FOB	Importaciones CIF	Saldo
2000	18,8	136,7	-117,9
2001	15,1	194,6	-179,5
2002	15,0	405,9	-390,9
2003	20,6	367,3	-346,7
2004	74,8	479,3	-404,5
2005	91,2	685,2	-594
2006	26,5	884,0	-857,5
2007	41,0	743,3	-702,3
2008	45,2	894,3	-849,1
2009	40,0	637,5	-597,5

Fuente: Banco Central del Ecuador página web.

Elaboración: Diego Avila Paredes

Gráfico N° 3
Ecuador - Brasil: Intercambio comercial
2000 - 2009
USD. Millones



Fuente: Banco Central del Ecuador. -

Elaboración: Diego Avila Paredes

En esta primera década del siglo XXI, Ecuador exportó a Brasil un total de 557.717 toneladas métricas por un monto de USD. 388,3 millones FOB. Según cifras del Banco Central del Ecuador, estas exportaciones corresponden a productos que se clasifican en 609 partidas arancelarias. El 31% del total de exportaciones corresponde a petróleo en bruto, producto que se exportó únicamente durante dos años de la década. Otros productos importantes son atún y conservas de pescado con un porcentaje superior al 13% del total. Los caramelos y bombones registran un porcentaje casi similar al de los productos pesqueros. Las exportaciones de medicamentos, tanto para uso humano como veterinario, representan el 12% del total de las exportaciones a Brasil.

Las exportaciones ecuatorianas hacia el Brasil, como es lógico, adolecen de las mismas deficiencias y problemas de las exportaciones hacia el resto del mundo. Así, casi el 70% del total vendido al Brasil corresponde a 4 grupos de productos: petróleo, bombones, atún, conservas de pescado y medicamentos. Está clara la concentración de la oferta nacional en pocos productos y la mayor parte de ellos con bajos niveles de valor agregado. La participación de cada uno de los demás productos es equivalente a centésimas de puntos porcentuales. El total de exportaciones hacia el mercado brasileño en la década es casi igual a las ventas de ese país al Ecuador en un año.

Como ya se manifestó, las importaciones ecuatorianas originarias del Brasil tienen una situación exactamente contraria a la señalada para las exportaciones. En este mismo período, de acuerdo a cifras del Banco Central del Ecuador, las importaciones sumaron 2 millones 852 mil toneladas métricas, por un monto superior a los USD 5.056 millones de dólares FOB. Este total corresponde a 4.488 partidas arancelarias que testimonian la amplia oferta exportable brasileña y la diversificación de sus productos vendidos al exterior y, particularmente, al Ecuador.

En las importaciones procedentes del Brasil se aprecia una amplia variedad, así como productos con alto contenido tecnológico, entre ellos aeronaves, vehículos, teléfonos celulares, maquinas y equipos para la agricultura y la industria, insumos y bienes de capital.

En el total de las exportaciones ecuatorianas, aquellas dirigidas al Brasil representan un porcentaje bajísimo. En efecto, en el año 2000 las exportaciones hacia ese país

representaron menos del 0,4% del total de exportaciones ecuatorianas. Para el 2005, las exportaciones crecieron, pero apenas llegaron a representar el 0,9% y para el 2009, otra vez, cae la participación en el total, significando apenas el 0,29%. En cuanto a las importaciones, Brasil tiene una participación más importante en el monto global de las mismas. En el año 2000 los productos originarios de aquel país representaron el 4% del total, para el año 2005 dicha participación ascendió a 7,2%, aunque en el 2009 cae al 4,5%.

Desde la óptica del mercado brasileño, el peso del intercambio comercial con Ecuador tiene los mismos signos desalentadores. En el año 2000, las importaciones brasileñas desde el Ecuador apenas significaron el 0,03% del total, para el año 2005 subieron al 0,12%, pero en el 2009 cayeron al nivel del año 2000, representando el 0,03% del total. Por su parte, las exportaciones hacia el mercado ecuatoriano en el 2000 representaron el 0,25%, en el 2005 significaron el 0,58% y en el 2009 cayeron para representar el 0,42% de las exportaciones brasileñas al mundo.

En el ámbito de las inversiones entre los dos países, éstas tampoco logran registrar niveles de importancia, siendo las ecuatorianas prácticamente mínimas en los sectores camaronero, florícola y agroindustrial. Por su parte, las inversiones brasileñas si bien mayores, no alcanzan tampoco montos de relevancia en el conjunto de las inversiones extranjeras en el Ecuador. Las inversiones brasileñas se han dirigido al sector petrolero (Petrobrás), que a la fecha de esta investigación decidió dejar el país, el Grupo Synergy en el sector petrolero y de la aviación comercial, AMBEV, en la producción de cerveza y el Grupo Vicuña, en el sector textil. Las empresas constructoras Odebrechet, Andrade Gutiérrez, OAS y Camargo Correa, entre las principales, han operado en el país en la construcción de obras de infraestructura, como centrales hidroeléctricas, sistemas de riego y carreteras, pero lo han hecho en base a financiamiento externo y no de inversión.

Dados los resultados indicados, se puede concluir que son prácticamente nulos los efectos de los mecanismos negociados en ALADI para dinamizar las exportaciones de Ecuador hacia los países de la región y, en este caso específico, hacia Brasil. El Ecuador ha firmado con Brasil varios acuerdos para recibir y otorgar preferencias arancelarias. El nivel de aprovechamiento de las preferencias arancelarias recibidas es bajísimo, como lo demuestran las estadísticas del Banco Central.

Lo afirmado es corroborado por la ALADI que, en el estudio publicado en diciembre del 2010, establece que en el comercio del Ecuador con los países de este esquema de integración, el nivel de aprovechamiento de las preferencias arancelarias recibidas no supera en promedio el 5,6% de las recibidas²². El Ecuador es parte del grupo de miembros que menos aprovecha tales preferencias.

En los diferentes acuerdos suscritos con los países de la ALADI que conforman el MERCOSUR las preferencias arancelarias recibidas por Ecuador superan el margen de 81% de preferencia.

En el caso específico de las relaciones comerciales de Ecuador con Brasil, los acuerdos suscritos en la ALADI incluyen preferencias arancelarias para Ecuador en el 99,5% del universo arancelario.

El grado de utilización que hace el Ecuador de las preferencias recibidas en el marco de los Acuerdos es bastante diverso. Las preferencias registran un aprovechamiento moderado con los tres países de la CAN más cercanos geográficamente: Perú (13,5%), Colombia (11,6%) y Venezuela (10%)²³.

En el otro extremo, la utilización es muy baja –inferior al 1%- en las preferencias recibidas por parte de los países miembros del MERCOSUR. Estos países son los más distantes geográficamente²⁴.

Añade el estudio de la ALADI que:

La principal causa del desaprovechamiento de las preferencias arancelarias recibidas se encuentra en que la oferta exportable de Ecuador es muy concentrada en pocos productos. En este sentido, basta mencionar que, en promedio, más del 80% de los ítems que gozan de preferencias arancelarias no cuentan con registros de exportaciones significativas.²⁵

En el caso particular de Brasil, el Ecuador en sus exportaciones hacia aquel país apenas utiliza el 0,6% de las preferencias arancelarias recibidas; es decir que es prácticamente nula la eficacia de los acuerdos negociados. Pese a ser Brasil el mercado más grande de la región, Ecuador no utiliza estas ventajas recibidas para penetrar en ese mercado.

²² Evolución del comercio negociado y aprovechamiento de las preferencias arancelarias. ALADI/SEC/Estudio 199. Diciembre 2010. pág. 48.

²³ Evolución del Comercio Negociado y Aprovechamiento de las Preferencias Arancelarias. ALADI/SEC/Estudio 199. Diciembre 2010. Pág. 48.

²⁴ Ibid. Pág. 48.

²⁵ Ibid. Pág. 49.

Según el mismo estudio de la ALADI, el 87,9% de los productos que recibieron preferencias arancelarias por parte del Brasil no registran oferta exportable ecuatoriana y un 10,6% registra importaciones brasileñas desde terceros mercados.

Como los datos estadísticos lo confirman, las relaciones comerciales entre Ecuador y Brasil son absoluta y permanentemente desfavorables para el Ecuador. Ésta es una situación que conforme transcurren los años se vuelve más desfavorable para Ecuador. Puede ser modificada con decisión política e imaginación en el diseño de nuevos mecanismos e instrumentos orientados a dinamizar las exportaciones de bienes y servicios ecuatorianos hacia el mercado del país más grande de Sudamérica y, en la actualidad, ya considerado entre las 10 economías más grandes del planeta.

Efectuada esta rápida y sucinta revisión del comercio exterior de Brasil, Ecuador y bilateral, se puede concluir que la evolución, particularmente de las exportaciones, de cada uno de los dos países ha sido diametralmente opuesta. En esta década, Brasil ha conseguido consolidar un proceso de diversificación de su oferta exportable e igualmente ha ampliado el espectro de países a los cuales llega esa oferta exportable, disminuyendo la dependencia y vulnerabilidad y siendo cada vez mayor el número de productos con alto porcentaje de valor agregado que son exportados. Su comercio con los países de la ALADI ha evolucionado positivamente y en ello tiene un papel especial los países que hacen parte del MERCOSUR.

Ecuador, por su parte, en este mismo período no ha conseguido modificar sustancialmente su oferta exportable. Los productos primarios, con bajo contenido de valor agregado, recursos naturales como el petróleo, continúan como el pilar del comercio exterior del país. Las exportaciones nacionales se dirigen a los mismos tradicionales mercados, son incipientes los esfuerzos por incorporar nuevos mercados y peor aun son mínimos los logros hasta la fecha obtenidos en este propósito.

Cabe reiterar que los mecanismos tradicionales de promoción de las exportaciones, las ventajas logradas en el esquema de integración regional (ALADI) o en los acuerdos bilaterales no han sido la solución para frenar o disminuir el desequilibrio comercial entre las dos naciones.

Si bien es verdad que la oferta exportable ecuatoriana no tiene la capacidad para atender la demanda de la totalidad del mercado brasileño o el de los principales estados o ciudades de ese país, también es verdad que no se han hecho esfuerzos por ofrecer las exportaciones ecuatorianas a ciudades de mediano o pequeño tamaño, que bien podrían constituirse en los mercados naturales para medianos y pequeños exportadores ecuatorianos. En este aspecto precisamente pueden ser consideradas ciudades como Manaus o aquellas de la amazonía occidental brasileña.

Capítulo 4: El Eje de transporte multimodal Manta – Manaus y su perspectiva económica

La constatación de la existencia de un intercambio comercial entre el Ecuador y el Brasil altamente deficitario para el Ecuador, así como el hecho que no hayan funcionado o no se hayan aprovechado adecuadamente los mecanismos para facilitar y aumentar las exportaciones nacionales, hace que se plantee el reto de buscar y ejecutar nuevos y diversos mecanismos que logren el aumento y diversificación de las exportaciones ecuatorianas hacia el mercado brasileño y complementariamente hacia otros mercados de la región. En esa óptica se inscribe el proyecto del eje de transporte multimodal Manta- Manaus planteado por el Ecuador desde finales de los años cincuenta del siglo pasado.

Antecedentes

Desde el momento en el que los seres humanos se convirtieron en sedentarios y sintieron la necesidad de obtener bienes para su alimentación y sustento utilizaron los medios a su alcance para intentar acercarse y comunicarse con otras comunidades e intercambiar alimentos y bienes que faciliten la supervivencia, alimentación, seguridad y abrigo. Posteriormente, el hombre emprendió proyectos, creó instrumentos y construyó caminos intentando reducir las distancias y el tiempo que lo separaban de otras comunidades y centros de abastecimiento.

Con el desarrollo del conocimiento y el dominio de nuevas habilidades y técnicas el ser humano, paralelamente, descubrió nuevas y mayores necesidades que debía satisfacer. Entonces surgió el trueque y posteriormente el intercambio comercial que demandaron la existencia de caminos, rutas, medios de comunicación y de transporte cada vez más seguros y que posibiliten un más rápido traslado de personas y bienes.

Conforme la humanidad se ha desarrollado ha debido garantizar sustento a un mayor número de personas y ha requerido de una mayor cantidad y variedad de bienes y recursos para satisfacer las necesidades de los miembros de cada grupo social. El apareamiento y consolidación de estructuras sociales y políticas más complejas

hicieron que aparezca el deseo y necesidad de controlar mayores extensiones territoriales y los recursos de esos territorios. Concomitantemente, fue indispensable el control de los medios que podían garantizar el usufructo de esos recursos.

En la historia de lo que hoy es la República del Ecuador el constatar cómo la sociedad ha ocupado el medio geográfico, se ha trasladado a través de él o lo ha modificado, puede contribuir a comprender de mejor manera el proceso de circulación de las personas y de los bienes.

Por los aportes de la Arqueología y de la Historia se sabe que las sociedades aborígenes fueron ocupando paulatinamente el territorio, probablemente partiendo desde la zona costera de la actual Provincia de Manabí.

Por ser el país marcado con regiones geográficas totalmente diferenciadas, las sociedades iniciales tuvieron que relacionarse entre sí para complementarse en la obtención de los recursos. El intercambio (trueque) de bienes entre zonas de diversos pisos ecológicos con diferentes climas, vegetación y productos, marcó esta primera etapa de la vida nacional. Los Yumbos, originariamente de la zona noroccidental de la actual Provincia de Pichincha sirvieron de enlace y nexo “comercial” entre la zonas del norte costeño, norte serrano y norte amazónico. Se verifica por tanto una interconexión geográfica latitudinal.

La expansión inca hacia el norte, probablemente, hacia el año 1450 liderada primero por Túpac Yupanqui y luego por Huayna Cápac ocupó todo el callejón interandino hasta la zona de Pasto pero no logró ninguna presencia ni dominio en la región amazónica ni en la costa, salvo la Isla Puná. Todas sus ciudades, como Tomebamba, templos, fortalezas, observatorios, centros de acopio, vías de comunicación (Capac Ñan) estuvieron en la región central (sierra).

La conquista castellana hacia el año 1530 igualmente avanzó y consolidó su presencia en la serranía ecuatoriana. Las ciudades fundadas en la región amazónica (como Logroño y Avila) no sobrevivieron y fueron sepultadas por la selva.

En el período colonial la fundamental actividad económica en el s. XVII fue la manufactura textil localizada en la sierra centro norte desde Riobamba hasta Otavalo

con actividades complementarias como la producción de vegetales para las tinturas textiles y la de ganado mular, en la sierra centro sur, para el transporte de esta mercancía hacia otros mercados de la región virreinal. Por ello se articularon las rutas del comercio textil al norte y al sur por vía terrestre y por vía marítima.

Es decir que hasta este momento de nuestro devenir la dinámica de la actividad económica, salvo el período de las comunidades aborígenes, la vida, la comunicación y el comercio se articuló en sentido longitudinal en el callejón interandino.

Hacia mediados del s. XVIII la crisis y derrumbe de la manufactura textil dió paso al surgimiento de la producción cacaotera en la cuenca del río Guayas, iniciándose así un desplazamiento de las actividades productivas hacia la costa y el surgimiento de un nuevo polo económico alrededor de la ciudad de Guayaquil. Este auge cacaotero durará, con intervalos, hasta 1920 aproximadamente y dará lugar a una mayor interconexión entre Quito y Guayaquil, sierra y costa, con vías terrestres y fluviales como la vía Flores por Riobamba y Guaranda hacia Guayaquil, la carretera nacional y el ferrocarril impulsados éstos por el presidente Dr. Gabriel García Moreno y concluidos por la administración del General Eloy Alfaro Delgado.

Lo expuesto significa que buena parte de nuestra historia se caracteriza por la desconexión e incomunicación y la casi ninguna integración de varias zonas geográficas como la costa norte y la región amazónica. La mirada, la visión y la perspectiva del país han sido marcadamente de la sierra a la costa y hacia el exterior por el Océano Pacífico y de espaldas hacia la amazonía. Las vías de comunicación, la exportación e importación de bienes han tenido esa dirección. Aquí podría estar una de las explicaciones para que las exportaciones ecuatorianas hacia el Brasil no alcancen los niveles que aun la lógica podría hacer esperar. Esfuerzos significativos se hicieron para no depender del puerto de Guayaquil con los intentos de crear una vía desde Quito a Esmeraldas impulsadas por Pedro Vicente Maldonado a mediados del S. XVII o la construcción del Ferrocarril Ibarra – San Lorenzo a mediados del s. XX; intentos que finalmente tuvieron éxito no así el proyecto de unir por vía férrea a Cuenca con la Región Amazónica a inicios del s. XX.

En la segunda mitad del s. XX el desarrollo de la red vial, que incluso llega a relegar y desplazar al ferrocarril, propició una mayor integración nacional así como mayores y mejores niveles de intercambio comercial entre las diferentes regiones del país. A finales de los años sesenta el inicio de las exportaciones del petróleo proveniente de la región amazónica posibilita que esta región también empiece a integrarse a las otras regiones del país.

A partir de finales de los años cincuenta del siglo pasado, la idea de la ejecución del eje de Transporte Manta – Manaus, que atravesaría en sentido transversal el territorio nacional, jugaría un papel importante y reforzaría la movilidad interna de la producción y facilitaría que la oferta exportable llegue hacia los países sudamericanos de la costa atlántica.

Los avances tecnológicos, la rápida modernización de los medios de comunicación, la globalización y la apertura de las economías nacionales, generaron mayores transacciones económicas, financieras y comerciales, así como sistemas de distribución y comercialización más rápidos, confiables y seguros. Se generalizaron los esquemas y grupos de integración económica y comercial y el comercio exterior llegó a niveles no alcanzados anteriormente.

Para dar una rápida y eficiente respuesta a las necesidades y exigencias del comercio internacional se unieron e integraron varias modalidades y sistemas de transporte a fin de garantizar eficientes y menos costosas formas de hacer llegar a los centros de consumo los bienes por ellos demandados, apareciendo los sistemas de transporte “multimodal”, es decir el uso o combinación del transporte aéreo, terrestre, marítimo y fluvial. Es precisamente en esa óptica y perspectiva que busca definirse la construcción y puesta en marcha del eje Manta – Manaus.

Por su parte Brasil, tanto en su período colonial como independiente, desarrolló sus principales centros poblados y de producción en regiones cercanas a sus costas atlánticas, es decir mirando hacia Europa. Ciudades como Rio de Janeiro, originalmente la capital del país; Sao Paulo, el mayor centro de producción industrial de esa nación, Salvador de Bahia, Belem y Porto Alegre, entre otras, están situadas en regiones cercanas a las costas brasileñas, como se aprecia en el mapa N° 1. Por muchos años las

otras regiones permanecieron distantes y aisladas de las principales ciudades. Sólo a partir de 1960, con la construcción de la ciudad de Brasilia, en el interior del territorio, para que sea la nueva capital y centro administrativo, se inició un sostenido proceso de integración nacional que incorpora a las regiones central, occidental y noroccidental a la actividad productiva y económica. Leyes de fomento de la producción industrial o de creación de zonas francas, así como planes de desarrollo vial y la extensión de la red de transporte fluvial, contribuyeron a la integración territorial y económica y, al mismo tiempo, posibilitaron que Brasil se acerque a los países sudamericanos particularmente a aquellos con los cuales comparte fronteras.

Ecuador y Chile son las dos naciones sudamericanas con las cuales Brasil no comparte fronteras. En el caso de Ecuador parecería que esta circunstancia habría sido una barrera para un acercamiento comercial y económico y, por el contrario, habría propiciado que permanezca de espaldas al mercado más grande y próximo de la región, incluso el país se ha interesado en mercados más lejanos antes que en este que sería el mercado natural para su oferta exportable.

Esta circunstancia de no compartir fronteras con el Brasil, sin embargo, no sería un obstáculo para la operación del eje de transporte multimodal puesto que tanto el Protocolo de Río de Janeiro de 1942, como el Tratado de Paz de 1998, firmados con el Perú, conceden al Ecuador amplias facilidades para navegar por el Amazonas y sus afluentes septentrionales, cediendo en uso al país dos centros de comercio y navegación, por 50 años, de 150 hectáreas cada uno, destinados al almacenaje, la transformación y comercialización de mercancías en tránsito, procedentes de Ecuador o destinadas a su territorio y que estarán ubicados en las cercanías de Sarameriza y Pebas en territorio peruano.

Antecedentes inmediatos

Las primeras referencias a la conveniencia de construir un eje de transporte que una las costas del Océano Pacífico con las del Atlántico, acercando de esta manera el Ecuador y el Brasil, se remontan 53 años atrás, a marzo de 1958, cuando los dos países suscriben el “Convenio sobre bases para cooperación económica y técnica entre Ecuador y

Brasil”. En el año 1960 la Comisión mixta Ecuador-Brasil, estructurada en base al Convenio de cooperación:

Recomienda a los Gobiernos de Ecuador y Brasil la construcción de una carretera para completar la unión terrestre entre San Lorenzo y Manaos, cuyo trazo tendría como puntos principales de paso, los siguientes: QUITO-PAPALLACTA-BAEZA-PUERTO PUTUMAYO²⁶.

Para el cumplimiento de esa recomendación se creó una Subcomisión Técnica de Transportes cuyos objetivos primordiales debían ser:

- a) realizar los estudios preliminares y definitivos de la referida carretera;
- b) realizar los estudios de las medidas tendientes a mejorar la navegabilidad en el Río Putumayo;
- c) efectuar los estudios de las medidas para la construcción de las instalaciones portuarias en Puerto Putumayo;
- d) realizar los estudios de las medidas para el establecimiento de una terminal carretera-ferrocarril en QUITO.²⁷

El Informe presentado por la Subcomisión Técnica de Transporte señala que:

En realidad, la Vía Interoceánica está programada para unir San Lorenzo con Manaos por medio de un sistema mixto de transportes:

- Ferroviario, desde San Lorenzo hasta Quito.
- Motorizado, desde Quito hasta Puerto Putumayo.
- Fluvial, desde Puerto Putumayo hasta Manaos.²⁸

De acuerdo al informe mencionado:

La Vía Interoceánica San Lorenzo-Manaos tendría una extensión de 373 kilómetros en su parte ferroviaria, en el tramo entre San Lorenzo y Quito; 487 kilómetros en la parte de la vía que uniría Quito con Puerto Putumayo, en la frontera con Colombia; finalmente, en su parte fluvial tendría una longitud de 2.887 kilómetros hasta el Puerto fluvial de Manaos, de los cuales 1.739 kilómetros en el Río Putumayo y 1.148 kilómetros en el Amazonas.²⁹

Como se aprecia, el proyecto en su idea original contemplaba que sea el Puerto de San Lorenzo, en la Provincia de Esmeraldas el que se convierta en el punto de origen del eje de transporte. Es decir debía ser la región norte del país la que atravesada en sentido transversal posibilite la ejecución del proyecto y el traslado de bienes y mercancías hacia el mercado brasileño y la costa atlántica.

²⁶ Acta y recomendaciones de la Comisión mixta Ecuador-Brasil. Diciembre, 1960.

²⁷ Informe Vía Interoceánica. Subcomisión Técnica de Transporte Ecuador-Brasil. 1967, Quito. Pág. 2.

²⁸ Ibid. Pág. 3.

²⁹ Ibid. Pág. 6.

El 6 de junio de 1957, el Gobierno del Brasil promulgó la Ley 3173, por la cual:

Declara al puerto de Manaus, capital del Estado de Amazonas, como zona franca para almacenamiento, o depósito, vigilancia, conservación, mejoramiento y retiro de mercaderías, artículos y productos de cualquier naturaleza, provenientes del extranjero y destinados al consumo interno de la Amazonía, de los países interesados, limítrofes del Brasil o que sean bañados por aguas tributarias del río Amazonas.³⁰

Pocos años después, en la década de los años sesenta, el Gobierno del Brasil modifica la concepción de la zona franca y la transforma en una zona franca industrial, insertándola en el modelo de desarrollo de sustitución de importaciones que había empezado a aplicar.

Cabe mencionar que a más de las consideraciones y aspectos económicos y comerciales, tanto Brasil como el Ecuador tenían intereses políticos para justificar la concreción de este proyecto. El Brasil desde la época ya evidenciaba interés en tener una salida directa y rápida hacia la cuenca del Pacífico que le facilitaría su presencia comercial y le haría más visible en esta zona del planeta. Por su parte el Ecuador, que entonces no había resuelto su problema limítrofe con el Perú, requería hacer presencia permanente en la Amazonía para reafirmar su soberanía sobre la misma.

Con el transcurrir del tiempo y la intensificación de los proyectos de integración económica entre los países de la región y el consecuente aumento de las corrientes de comercio entre los mismos, las características y alcances del proyecto vial original se fueron modificando.

En el año 2000, en la reunión de presidentes sudamericanos en Brasilia, toma forma orgánica la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana - IIRSA –.

Esta iniciativa es un foro de diálogo entre las autoridades responsables de la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones en los doce países suramericanos. IIRSA tiene por objeto promover el desarrollo de la infraestructura bajo una visión regional, procurando la integración física de los países de Suramérica y el logro de un patrón de desarrollo territorial equitativo y sustentable³¹.

³⁰ Informe Vía Interoceánica. Subcomisión Técnica de Transporte Ecuador-Brasil. 1967, Quito Pág. 8.

³¹ IIRSA. Página web institucional. www.iirsa.org.

Bajo esta nueva visión se insertó también el proyecto de transporte multimodal Manta-Manaos que, en la práctica, pasó a ser parte de un conjunto de obras de infraestructura, que a más de un propósito e interés binacional, pasó a jugar un papel en el proceso de integración regional.

Los estados amazónicos brasileños

Brasil tiene un territorio de más de 8,5 millones de kilómetros cuadrados. Por su tamaño es considerado el quinto de mayor extensión del planeta y una población superior a los 190 millones de habitantes. A título de ejemplo, el Estado de Sao Paulo tiene una población de 41,2 millones, equivalente a casi tres veces la población del Ecuador; su capital, la ciudad de Sao Paulo, tiene una población de 11,5 millones de habitantes. Por su parte, el Estado de Minas Gerais tiene una población de 19,6 millones de habitantes y el de Rio de Janeiro tiene 16 millones. En el otro extremo, entre los estados menos poblados del Brasil están los de la amazonía brasileña. El Estado de Amazonas tiene 3,5 millones de habitantes, y su capital Manaus tiene 1,8 millones.

Mapa N° 1



Fuente y elaboración: www.guianet.com.br

La Amazonía occidental brasileña abarca un territorio equivalente al 27,2% del territorio nacional brasileño, se ubica en la región norte y comprende los estados de Amazonas, Acre, Rondonia, Roraima y Amapá, como se aprecia en el mapa N° 1. Sin embargo de lo anterior su población es de apenas 6,9 millones de habitantes, que representan el 3,6% del total nacional de ese país. De estos estados el de mayor peso económico es el de Amazonas, mismo que, gracias a la Zona Franca Industrial y a las exportaciones de esta, concentra el 80% de las exportaciones de esta región del país³². En el año 2000 las importaciones del Estado de Amazonas fueron de USD 3.927 millones y representaron el 7,03% del total nacional brasileño. Para el año 2009 las importaciones del Estado de Amazonas pasaron a sumar USD 10.024 millones, es decir algo más que el doble de inicio de la década; por el contrario la participación en el global nacional disminuyó a 5,78%. En lo referente a las exportaciones, la situación es diferente. Al empezar la década, las exportaciones desde este Estado sumaron USD 773 millones, que representan apenas el 1,4% del total de exportaciones brasileñas. En el año 2009 las exportaciones sumaron USD 1.259 millones, que en el conjunto total significan apenas el 0,64%.

El Estado de Amazonas es el de mayor extensión del Brasil, con un área aproximada de 1,6 millones de Km². su población es equivalente al 1,7% del total nacional. Su capital, Manaus, es la ciudad más grande y poblada del Estado y concentra más del 50% de la población del mismo³³. Alrededor de la ciudad de Manaus y en la ribera del Río Amazonas existen ciudades pequeñas cuya cantidad de pobladores es inferior a los 500 mil habitantes.

Las ciudades ubicadas en la amazonía occidental están en la parte más occidental del territorio brasileño y muy distante de los principales centros poblados y económicos de esa nación; la ciudad de Manaus, por ejemplo, está, por vía terrestre, a 5.000 kilómetros de Sao Paulo, su principal centro de abastecimiento.

Realidades como la antes indicada, así como el hecho que los mecanismos tradicionales de fomento de las exportaciones, en este caso, del Ecuador, no hayan dado resultados

³² Identificación de oportunidades comerciales para productos ecuatorianos en Manaus. ALADI 25-00. Montevideo. 2000. pág. 10.

³³ Identificación de oportunidades comerciales para productos ecuatorianos en Manaus. ALADI 25-00. Montevideo. 2000. Pág. 11.

satisfactorios, generan las condiciones para impulsar la construcción y operación de un eje de transporte multimodal que una el Ecuador y al Brasil y se convierta en un corredor que posibilite un gran flujo de comercio y particularmente de exportaciones ecuatorianas hacia aquella región del Brasil.

Desde la óptica de la capacidad de los productores ecuatorianos de ofertar su producción al mercado externo, ciudades como Manaus y todas aquellas de la amazonía brasileña de mediano y pequeño porte, desde el punto de vista poblacional, constituyen el mercado obvio y natural para los exportadores ecuatorianos, acostumbrados a vender en ciudades de esas magnitudes y características.

El Eje de transporte multimodal

A finales del siglo XX la globalización de la economía mundial y la apertura de las economías nacionales condujeron a un consecuente aumento del comercio internacional con mayores flujos de bienes y servicios. En el ámbito bilateral, entre Ecuador y Brasil, su intercambio comercial también creció, pero se profundizó la brecha y el déficit en la balanza comercial ecuatoriana se hizo mayor que en el pasado. La situación se volvió tan desequilibrada que se buscaron mecanismos para incrementar las exportaciones ecuatorianas. Uno de aquellos mecanismos fue la realización, bajo la responsabilidad de la ALADI, de un estudio orientado a identificar oportunidades comerciales para productos ecuatorianos en Manaus y su área de influencia. Con este estudio se buscó encontrar el sustento económico y comercial que justifique la construcción del corredor vial que una los dos países.

El estudio preparado por la ALADI va más allá de la versión primitiva del proyecto de la década de los 60 del siglo pasado, e incorpora un elemento adicional que es convertir al puerto de Manta en un puerto de transferencia que acopie el comercio proveniente de la cuenca del Pacífico, particularmente de Asia y lo canalice especialmente hacia Brasil y luego hacia toda la costa Atlántica de Sudamérica. En sus conclusiones el estudio recomienda la construcción del eje de transporte intermodal Manta-Manaos-Belén, estas dos últimas ciudades en Brasil, la primera en la Amazonía y la segunda en la costa atlántica.

En el documento mencionado, se compara la distancia entre el puerto de Kobe, en el Japón, y Manaos y la distancia que hay entre Manta y Manaos. Para el primer caso, se señala que un producto que salga del puerto japonés deberá llegar a los Ángeles, en los Estados Unidos, por vía marítima, hacer un trasbordo y viajar por vía terrestre a Miami y desde esa ciudad, por vía aérea, llegar a Manaos. Todo este trayecto supone un viaje por más de 19.540 kilómetros. En el caso de la ruta Kobe-Manta Manaos, la distancia se reduciría a 17.469 kilómetros, que supone una reducción de 2.080 kilómetros en la ruta entre el puerto japonés y Manaos³⁴.

En el estudio de la ALADI, en el año 2000, se establece que Manaos, la capital del Estado de Amazonas, está situada a 1.800 kilómetros de la costa atlántica y a 5.000 kilómetros, por vía terrestre de São Paulo, capital del Estado del mismo nombre, el de mayor población y producción industrial del Brasil.

En el año 2000, el proyecto se definió como un eje bioceánico multimodal Pacífico-Atlántico – Ecuador Brasil- Manta- Manaos- Belén y para su concreción se sugirieron varias acciones iniciales encaminadas a garantizar la eficiencia del funcionamiento del proyecto. En territorio ecuatoriano, entre otras, el establecimiento de una zona franca en la ciudad de Manta, que abarque tanto el puerto marítimo como el aeropuerto internacional de esa ciudad, para agilizar y optimizar el trasbordo y salida de la carga; la modernización y ampliación del puerto marítimo, para adaptarlo al gran volumen de carga que recibiría; la modernización e informatización de los servicios aduaneros, la reducción de trámites y de tasas de esos servicios para hacerlos competitivos frente a similares servicios de otros puertos, con los cuales competiría. Aprovechando lo estipulado en el Acuerdo de paz con Perú, se recomienda que, en ese país, se ponga en funcionamiento y se optimice la utilización del Centro de Comercio y Navegación en Pebas, para que embarcaciones de porte adecuado puedan recibir carga proveniente del Ecuador con destino a Manaos.³⁵

³⁴ Identificación de oportunidades comerciales para productos ecuatorianos en Manaos. ALADI 25-00. Montevideo. 2000. Pág.39 y 40.

³⁵ Identificación de oportunidades comerciales para productos ecuatorianos en Manaos. ALADI 25-00. Montevideo. 2000. Pág. 43.

El informe señalado destaca que si bien aun no se fija de manera definitiva la ruta Manta- Orellana, existen varios trazados posibles que se escogerán entre los municipios involucrados y el gobierno central. Se sugieren tres posibilidades:

- una atravesaría las provincias de la Sierra central y se dirigiría a la Amazonía, tendría una extensión de 578 kilómetros;
- la segunda subiría hacia Esmeraldas para atravesar las provincias de la Sierra norte y luego dirigirse a la amazonía, esta tendría una extensión de 660 Km.;
- la tercera alternativa se dirigiría por la costa hacia el sur para luego cruzar las provincias de la Sierra sur y, finalmente, dirigirse a la amazonía.

La ruta fluvial, en territorio ecuatoriano, tendría una extensión de 260 kilómetros a través del río Napo, uniendo las poblaciones: Francisco de Orellana, San Carlos, Primavera, Pompeya, Itaya, El Belén, Providencia, San Roque, Pañacocha, El Edén, Cap. Augusto Rivadeneira, Chiro Isla, Santa Maria de Huiririma, Tiputini, Nuevo Rocafuerte y Cabo Pantoja. La ruta fluvial continúa por el Río Putumayo, Marañón, Amazonas, hasta llegar a Manaos y, posteriormente, a Belén, completando así 2.600 kilómetros.³⁶

El 4 de abril del 2007, los presidentes del Ecuador, Rafael Correa, y del Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, con ocasión de la visita del mandatario ecuatoriano a ese país, decidieron la creación de una Comisión Bilateral Ecuador-Brasil, con el objeto de impulsar el Proyecto del eje interoceánico multimodal Manta-Manaos-Belén. La primera reunión de dicha Comisión se efectuó en la ciudad de Manta, los días 19 y 20 de abril del mismo año. En el acta de la reunión se ratifica que el eje de transporte incluirá transporte marítimo, aéreo, ferroviario y fluvial, para lo cual considera prioritario la modernización y ampliación del puerto marítimo de Manta, del aeropuerto de la misma ciudad y la construcción del aeropuerto internacional del Tena, obra que ya está terminada.

Posteriormente, el gobierno del presidente Correa, modifica la concepción del proyecto y busca darle un alcance más global, tanto territorial como económicamente. En marzo del 2008, autoridades ecuatorianas plantean a sus similares brasileñas que el eje de transporte multimodal cubra una red vial que permita el acceso al puerto fluvial en el río Napo, a partir de los cuatro puertos marítimos del Ecuador: Esmeraldas al norte del país, en la provincia del mismo nombre, Manta, en la Provincia de Manabí, Guayaquil, en la Provincia del Guayas y Bolívar en la Provincia del Oro, en la frontera sur,

³⁶ Acta de la primera reunión de la comisión bilateral Brasil-Ecuador, para el proyecto del eje bioceánico multimodal Manta-Manaos. Manta. Abril 2007. pág. s/n.

puntualizando que cerca de estos cuatro puertos existen aeropuertos con capacidad para el comercio internacional. En esta nueva concepción del proyecto se contempla el desarrollo de diez ejes viales que unirían las costas del Pacífico con el puerto fluvial en la región amazónica, como se grafica en el mapa N° 2.

Mapa N° 2



Fuente: Ministerio de Obras Públicas

Elaboración: Ministerio de Coordinación de los Sectores Estratégicos. Mayo 2009.

De acuerdo a lo manifestado por las autoridades ecuatorianas, la red de diez ejes viales totalizaría cerca de 6.600 kilómetros que representan en torno del 76% de la red vial bajo responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas, puntualizándose que varias de esas vías ya existen y la idea sería ampliarlas a cuatro carriles.

En mayo del 2009 el Ing. Germánico Pinto, entonces del Ministerio Coordinador de los Sectores Estratégicos, ratificó la intención del gobierno ecuatoriano de concretar un proyecto con un más amplio espectro, que ya no se restrinja al corredor vial para unir

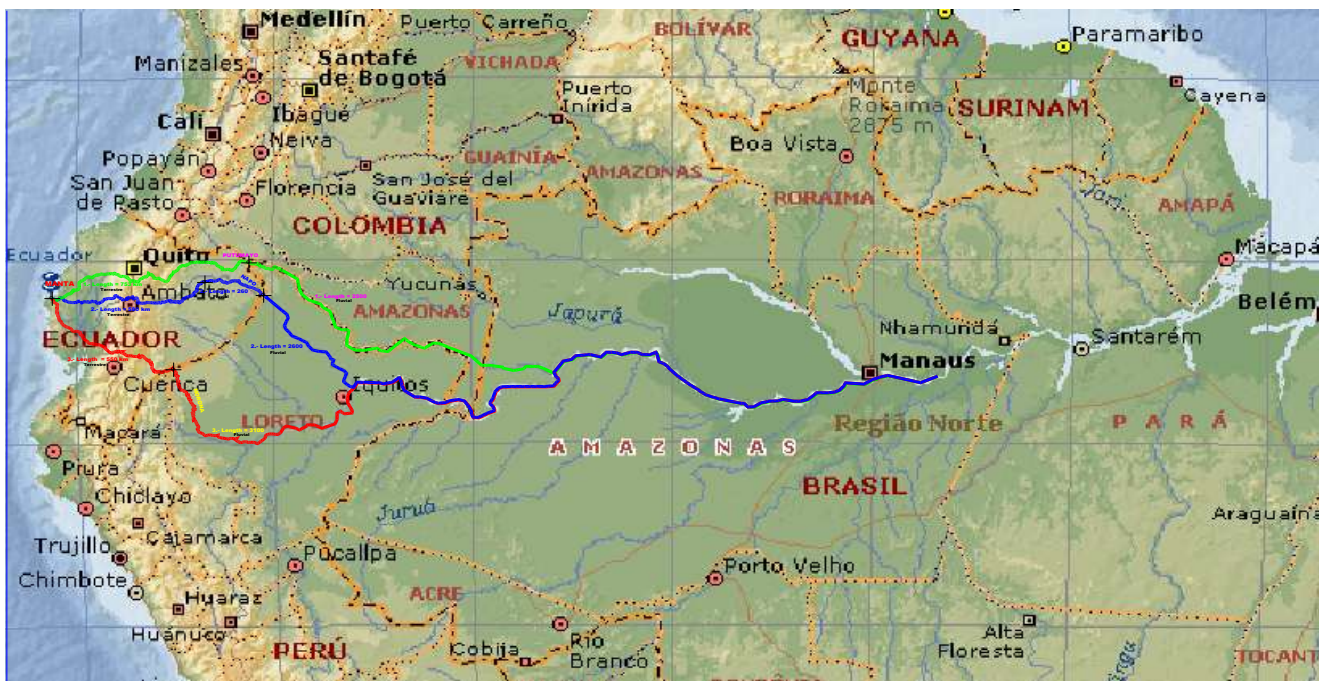
Ecuador con Brasil sino que se convierta en un eje de servicios para la cuenca del Pacífico.

Si bien lo óptimo es la ejecución del proyecto integral, tanto por el volumen de inversión requerida, como por la falta de financiamiento y por el hecho de que solo a través del tiempo se alcanzará niveles de utilización rentables de las obras de infraestructura que se construyan, lo prudente es que se ejecute el proyecto por etapas. En el mapa N° 3 se grafican las opciones que, partiendo del Puerto de Manta podría seguir el eje de transporte multimodal hasta llegar al puerto fluvial en la región amazónica ecuatoriana.

Mapa N° 3

TRANSPORTE MULTIMODAL ECUADOR-BRASIL MANTA – MANAOS

ALTERNATIVAS DE LA RUTA INTERMODAL



Estado del Proyecto Manta -
Manaos. Mayo 2009

Fuente: Ministerio de Obras Públicas

Elaboración: Ministerio de Coordinación de los Sectores Estratégicos. Mayo 2009.

Ruta Norte		
Terrestre	Fluvial	Longitud total
753 Km	2.600 Km	3.253 Km
Ruta Centro		
580 Km	2860 Km	3.440 Km
Ruta Sur		
550 Km	3.100 Km	3.660 Km

Como se manifestó anteriormente, las autoridades ecuatorianas no han definido la ruta que seguirá el tramo terrestre del eje intermodal Manta-Manaos. Esta circunstancia ha impedido que se concrete el proyecto y por tanto se establezca sus costos reales y sus fuentes de financiamiento. Para la alternativa propuesta en el año 2007 se dividió el proyecto en dos etapas: la primera, de cinco años, incluiría la reforma y ampliación del puerto de Manta, con inversiones, a cargo de la empresa concesionaria, de alrededor de USD 525 millones, de los cuales USD 468 millones se destinarán a la construcción de la infraestructura y la adquisición de equipos. Reformas de las carreteras que unirían el puerto marítimo en el Pacífico con el puerto fluvial en la amazonía (880 kilómetros), la construcción del puerto fluvial y mejoramiento de la vía fluvial a un costo aproximado de USD. 103 millones. La construcción de una vía directa (770 kilómetros), mejoramiento del aeropuerto de Manta y ampliación del puerto fluvial, con un costo de USD. 555 millones. La segunda etapa, que se desarrollaría a partir del sexto año de ejecución del proyecto no tiene montos de inversión definidos; en los cuadros 17 y 18 se detalla el cronograma de obras e inversión.

Cuadro N° 17

CRONOGRAMA VALORADO DE DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA Valores en USD.

CRONOGRAMA VALORADO DE EJECUCION - I ETAPA							
ITEM	I ETAPA - SUB FASE "A"	COSTO	AÑOS DE EJECUCION				
			1	2	3	4	5
	COMPONENTE VIAL		\$ 98.473.133,00				
1	VIA TERRESTRE - ADECUACION	\$ 98.473.133,00					
	COMPONENTE FLUVIAL		\$ 2.170.067,04				
2	OBRAS DE MEJORAMIENTO DEL PUERTO ACTUAL	\$ 2.170.067,04					
			\$ 1.600.000,00				
3	OBRAS DE DRAGADO "S TRAMOS CRITICOS"	\$ 1.600.000,00					
			\$ 25.000,00				
4	BALIZAMIENTOS	\$ 25.000,00					
	COMPONENTE AEREO		\$ 1.008.000,00				
5	BLOQUE DE OFICINAS Y BODEGA DE CARGA	\$ 1.008.000,00					
ITEM	I ETAPA - SUB FASE "B"						
	COMPONENTE VIAL		\$ 99.091.500,00	\$ 177.224.000,00	\$ 177.224.000,00		
1	VIA TERRESTRE - RUTA DIRECTA	\$ 453.539.500,00					
	COMPONENTE FLUVIAL			\$ 10.649.280,00	\$ 6.655.800,00	\$ 9.318.120,00	
2	OBRAS DE DRAGADO	\$ 26.623.200,00					
				\$ 12.846.400,00	\$ 8.029.000,00	\$ 11.240.600,00	
3	OBRAS DE ENCAUZAMIENTO(GEOTUBO+RELLENO)	\$ 32.116.000,00					
						\$ 60.000,00	\$ 40.000,00
4	BALIZAMIENTOS (4 BALIZAS/PTO)	\$ 100.000,00					
					\$ 25.677.171,89	\$ 17.118.114,59	
5	OBRAS PUERTO FLUVIAL	\$ 42.795.286,48					
	COMPONENTE AEREO						\$ 672.000,00
6	AMPLIACION DE BODEGA DE CARGA	\$ 672.000,00					
			\$ 202.367.700,04	\$ 200.719.680,00	\$ 217.585.971,89	\$ 37.736.834,59	\$ 712.000,00
			30,7%	30,5%	33,0%	5,7%	0,1%
NOTA : ESTOS VALORES YA INCLUYEN EL IVA.			\$ 202.367.700,04	\$ 403.087.380,04	\$ 620.673.351,92	\$ 658.410.186,52	\$ 659.122.186,52
			30,7%	61,2%	94,2%	99,9%	100,0%

Fuente: Autoridad Portuaria de Manta. Propuesta para la Tercera Reunión Binacional Ecuador- Brasil. Manta, mayo 2007. pág s/n.
Elaboración; Autoridad Portuaria de Manta.

El presupuesto total de las obras de infraestructura y de las superestructuras es de USD 659,12. Este monto comprende las obras que se desarrollarán durante las Subetapas A y B de la I Etapa.

Cuadro N° 18

Los presupuestos para las Subetapas A y B de la I Etapa son los siguientes:
Valores en USD.

SUB-ETAPA "A"

ITEM	DESCRIPCION	UNIDAD	TOTAL
	COMPONENTE VIAL		
1	VIA TERRESTRE - ADECUACION	GLB	\$ 87.922.440,18
	COMPONENTE FLUVIAL		
2	OBRAS DE MEJORAMIENTO DEL PUERTO ACTUAL	GLB	\$ 1.937.559,86
3	OBRAS DE DRAGADO "5 TRAMOS CRITICOS"	M3	\$ 1.428.571,43
4	BALIZAMIENTOS	PTO	\$ 22.321,43
	COMPONENTE AEREO		
5	BLOQUE DE OFICINAS Y BODEGA DE CARGA	M2	\$ 900.000,00

SUB-ETAPA "B"

			\$ 92.210.892,89
			\$ 11.065.307,15
			\$ 103.276.200,04
ITEM	DESCRIPCION	UNIDAD	TOTAL
	COMPONENTE VIAL		
1	VIA TERRESTRE - RUTA DIRECTA	GLB	\$ 404.945.982,14
	COMPONENTE FLUVIAL		
2	OBRAS DE DRAGADO	M3	\$ 23.770.714,29
3	OBRAS DE ENCAUZAMIENTO(GEOTUBO+RELLENO)	M	\$ 28.675.000,00
4	BALIZAMIENTOS (4 BALIZAS/PTO)	PTO	\$ 89.285,71
5	OBRAS PUERTO FLUVIAL	GLB	\$ 38.210.077,21
	COMPONENTE AEREO		
6	OBRAS COMPLEMENTARIAS	M2	\$ 600.000,00
			\$ 496.291.059,35
			\$ 59.554.927,12
			\$ 555.845.986,48

Fuente y Elaboración: Autoridad Portuaria de Manta. Propuesta para la Tercera Reunión Binacional Ecuador-Brasil. Manta. 2007.

A los costos antes mencionados hay que añadir la inversión que se requerirá para la ampliación y modernización del puerto marítimo de Manta a fin de convertirlo en un mega puerto de transferencia internacional de carga para Sudamérica, y en un facilitador del comercio a nivel regional. Ya en el año 2007 se estimaba una inversión no menor a los USD 523 millones, que debería ser efectuada por la empresa que reciba la concesión para la administración y operación del puerto. De acuerdo al documento presentado por la Autoridad Portuaria de Manta en el mismo año 2007, para infraestructura se requerirán USD 214,3 millones, para equipos USD 161,9 millones y para mantenimiento USD 146 millones.³⁷

En el mismo documento mencionado en el párrafo anterior, se indica que “el impacto financiero total para el Ecuador sería de USD 4.138,3 millones de dólares”³⁸, de los cuales, USD 783,3 millones serían para el Estado por el canon de la concesión del

³⁷ Eje Bioceánico Multimodal Pacífico-Atlántico- Ecuador- Brasil –Manta-Manaus-Belem. Autoridad Portuaria de Manta. Manta, mayo 2007. pág. s/n.

³⁸ Ibid, pag. siguiente s/n.

puerto, pagos al sistema portuario nacional, pagos de impuesto a la renta e inversiones en bienes del Estado, entre otros. Por su parte el impacto para la sociedad en general sería de USD 3.355 millones por reparto de utilidades a los trabajadores, el gasto corriente de la explotación y el impacto de la actividad marítima. Adicionalmente, se señala que el impacto social generado por la actividad sería, en los años 8 a 10 de la concesión, sería de 790 puestos de trabajo fijos directos y, en el largo plazo, a partir del año 15/20 de la concesión la generación directa sería de 2.174 puestos de trabajo³⁹.

Si bien el gobierno ecuatoriano ha planteado la realización del proyecto de transporte intermodal integral, es decir uniendo los cuatro puertos marítimos internacionales que tiene el país con el puerto fluvial en la amazonía, el volumen de inversión que demandaría la ejecución de esa alternativa le hace poco viable en el corto plazo, por lo que es previsible que sea la idea original la que se ejecute. Como se indica en el cuadro N° 14 la inversión necesaria solo para la primera etapa sería de USD 653 millones.

De concretarse la ejecución del proyecto, por la forma como ha evolucionado el tratamiento del proyecto y las acciones desarrolladas, es evidente que la idea original, la de unir la Provincia de Esmeraldas –Puerto de San Lorenzo- estaría descartada o por lo menos no será la primera opción. Todo da a entender que la alternativa del Puerto de Manta efectivamente sería seleccionada como inicio de la ejecución del proyecto.

En la alternativa de Manta, como punto de partida del eje de transporte multimodal, el trazado de la ruta norte, es decir aquella que partiendo del Puerto de Manta pasaría por las cercanías de Quito, supondría que las provincias del norte del país estarían en posibilidad de canalizar su producción hacia el Brasil. Exportadores de productos no tradicionales, pequeños productores agrícolas de las provincias de Esmeraldas, Imbabura y Carchi, así como la producción de los derivados lácteos de zona de Cayambe y el norte de la Provincia de Pichincha, la producción de cemento de Selva Alegre, cercana a Otavalo y los floricultores, serían los primeros y más próximos beneficiarios del eje de transporte Manta –Manaos, medio que les acercaría al mercado de esa región del Brasil.

³⁹ Eje Bioceánico Multimodal Pacífico-Atlántico- Ecuador- Brasil –Manta-Manaus-Belem. Autoridad Portuaria de Manta. Manta, mayo 200. pag. s/n.

Si, por el contrario, es la ruta centro, es decir aquella que partiendo de Manta se dirige hacia las provincias de la sierra centro, pasando por la Provincia de Cotopaxi, tendría el mérito de incorporar nuevas zonas de producción, de productos no tradicionales, a la oferta exportable del país. Adicionalmente, la construcción o ampliación de las vías de comunicación posibilitaría la incorporación e inserción de pequeños campesinos de estas zonas productoras que en la actualidad permanecen marginados o enfrentan dificultades para que sus productos lleguen al mercado nacional y ven casi imposible el poder exportar. La producción de cacao en la Provincia de los Ríos, la producción de brócoli, espárragos, de productos lácteos y la producción florícola de las provincias de Cotopaxi y Tungurahua, se verían favorecidas por este proyecto. A esta opción complementaría el hecho que ya está en operación el aeropuerto de Latacunga con capacidad operativa para vuelos internacionales y para manejar grandes volúmenes de carga.

Con la construcción de esta variante, proyectos exitosos como los de la Provincia de Bolívar, que agrupa a pequeños productores de la zona y los ha sacado de la marginalidad, les daría la facilidad de consolidar sus actividades productivas e iniciar la exportación de sus productos hacia el mercado brasileño.

De igual manera, los pequeños productores artesanales de la zona de Pelileo o Quisapincha, en la provincia de Tungurahua, tendrían la opción de formalizar sus actividades productivas, mejorar los niveles de eficiencia y productividad y orientar parte de su producción a las exportaciones.

Precisamente bajo esa perspectiva los municipios de las provincias de Manabí, los Ríos y Cotopaxi han conformado un consorcio para impulsar la ejecución del proyecto y la construcción de esta alternativa.

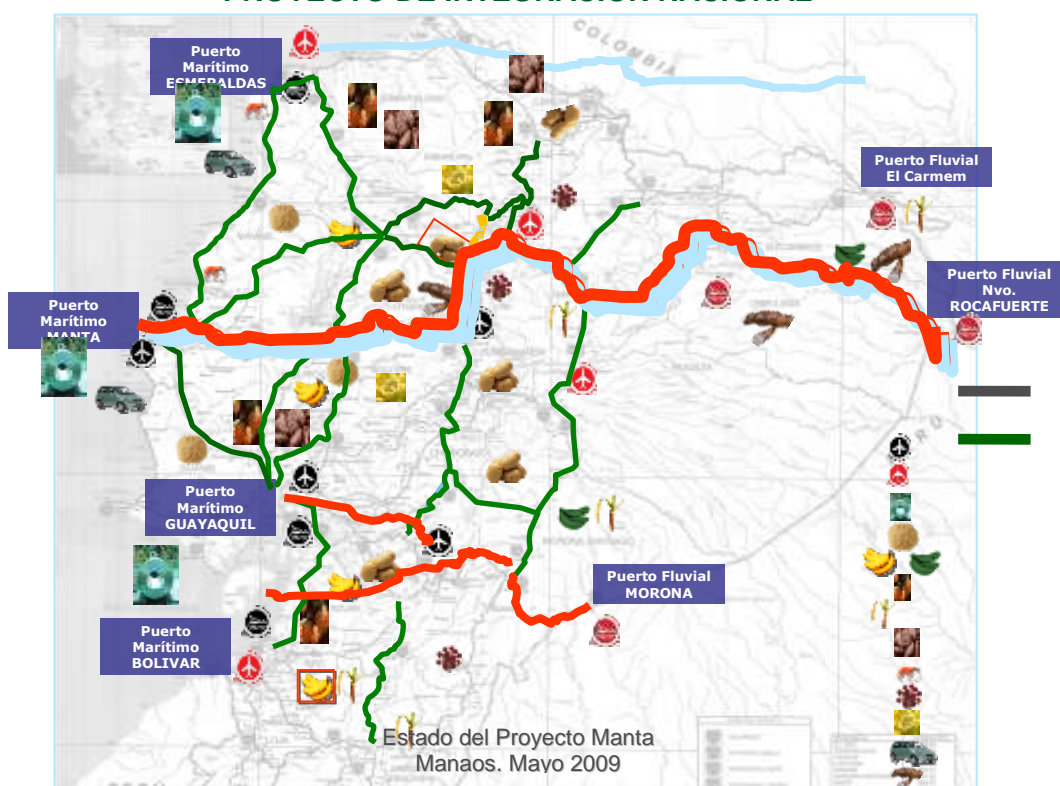
La opción sur del eje de transporte multimodal, es decir aquella que partiendo de Manta se dirigiría hacia el sur por el litoral del país para luego atravesar la Provincia del Azuay y dirigirse hacia la amazonía, a más de ser la más distante, requerirá de una mayor inversión y estará más alejada de las zonas del país que actualmente ya tienen potencial productor y exportador.

Ante la intensión gubernamental de impulsar el proyecto integral, es decir aquel que involucre a los 4 puertos marítimos internacionales que el país tiene pero, así mismo, ante la falta de recursos económicos para emprenderlo simultáneamente, se considera que la opción del puerto de Manta es aquella que tiene la condiciones para constituirse en el punto de partida de este proyecto. En efecto, se considera que siendo Manta un puerto de aguas abiertas, tiene mejores condiciones para recibir embarcaciones de gran calado, como serían las que arriben desde el Asia transportando productos para el mercado brasileño y la costa atlántica de Sudamérica. En este ámbito, el puerto de Manta tiene ventaja ante el puerto de Guayaquil, que ofrecería menos facilidades pues por la ubicación al interior del golfo, así como por las características hidrográficas que lo rodean, exige que los canales de aproximación deban ser constantemente dragados, lo que supone mayores costos y menos facilidades para el arribo de naves de gran calado y mayor tiempo para dejar o recibir carga.

La construcción del eje de transporte intermodal, sea en su versión más simple o en aquella más integral, cumplirá tres funciones fundamentales, por una parte, canalizará y facilitará la oferta exportable ecuatoriana hacia la ciudad de Manaus y la amazonía occidental brasileña, por otra, canalizará el comercio proveniente de la cuenca del Pacífico hacia el Brasil y la costa atlántica de Sudamérica. Con esta segunda finalidad del proyecto se insertaría al país en el mercado internacional de servicios navieros, aéreos e incluso de transporte terrestre, propiciando en su entorno la generación de empresas y actividades nacionales que en asociación con empresas internacionales potenciarían la actividad empresarial privada, la recepción de inversión extranjera y otorgarían ventajas al Ecuador frente a sus países vecinos. Como se lo ha mencionado anteriormente, una vez abierto este corredor de transporte y comunicación con el Brasil, para el exportador ecuatoriano será más atractivo ofrecer sus productos a ese mercado. En tercer lugar, el corredor de transporte multimodal facilitará la presencia de las exportaciones brasileñas en los países sudamericanos de la costa del Pacífico y en términos más amplios, en los países de la cuenca del Pacífico.

Mapa N° 4

EJE MANTA – MANAOS PROYECTO DE INTEGRACIÓN NACIONAL



Fuente: Ministerio de Obras Públicas

Elaboración: Ministerio de Coordinación de los Sectores Estratégicos. Mayo 2009.

En el estudio preparado por la ALADI en el año 2000 se identifican productos que son importados por la Zona Franca de Manaos y que constan también en la pauta exportadora del Ecuador, si bien ninguno de ellos llegaba a la misma en ese año. Cabe destacar que al finalizar esta primera década del siglo XXI, la situación es prácticamente igual. Los principales productos se detallan en el cuadro N° 19.

Cuadro N° 19
Productos de la oferta exportable ecuatoriana
que ya importa Manaos

Posición NALADI	Producto
0305	Pescados saldos, no secos ni difumados, y en salmuera (excepto filetes)
1507	Aceite de soya y sus respectivas fracciones, inclusive refinados
1512	Aceite de girasol o de algodón y respectivas fracciones, inclusive refinados
1513	Aceite de coco de “palmiste” o de “babaçu” y respectivas fracciones, inclusive refinados
1515	Otras grasas y aceites vegetales
1604	Preparaciones y conservas de pescado
1704	Productos de confitería, sin cacao (incluyendo chiles y demás gomas de mascar) incluso recubiertos de azúcar.
1806	Chocolates y otras preparaciones alimenticias conteniendo cacao.
2523	Cementos hidráulicos (inclusive los no pulverizados)
2710	Petróleo
3004	Medicamentos preparados para fines terapéuticos, presentados en dosis o acondicionados para la venta al menudeo.
3920	Otras placas, hojas, películas, tiras, láminas, de plásticos no alveolares.
3922	Bañeras, bañeras para ducha, lavabos, sanitarios de plástico
4011	Neumáticos nuevos de caucho
6908	Ladrillos, placas de cerámica
6910	Lavabos, baños, sanitarios de cerámica
7217	Alambres de hierro o acero sin ligas
7311	Recipientes para gases comprimidos o licuados, de hierro o acero fundido, hierro o acero
8402	Calderas de vapor, excluidas las calderas para calefacción central

Fuente: Identificación de oportunidades comerciales para productos ecuatorianos en Manaos. ALADI 25-00. Montevideo. 2000. Pág. 57.

Como el área de influencia del proyecto va más allá de la ciudad de Manaos y del estado de Amazonas, cabe de igual manera registrar qué productos de la oferta exportable del Ecuador ya son importados por los estados de la amazonía occidental brasileña, si bien originarios de otros mercados.

Cuadro N° 20
Productos de la oferta exportable ecuatoriana
que el estado de Acre ya importa

Estado de Acre	
Posición NALADI	Producto
1517	Margarinas
3503	Gelatinas y sus derivados a base de amidos o de féculas
3923	Cajas, cajones, jaulas y similares de plástico

Fuente: Identificación de oportunidades comerciales para productos ecuatorianos en Manaos. ALADI 25-00. Montevideo. 2000. Pág. 64.

Cuadro N° 21
Productos de la oferta exportable ecuatoriana
que el estado de Amazonas ya importa

Estado de Amazonas	
Posición NALADI	Producto
0305	Pescados salados y en salmuera
2523	Cementos hidráulicos
2709	Petróleo
3920	Otras placas, hojas, películas, tiras de plástico
3921	Las demás placas, láminas, etc. de plástico
3923	Cajas, cajones, jaulas y similares de plástico
4011	Neumáticos nuevos, de caucho
4818	Compresas y tapones higiénicos, pañales desechables y artículos higiénicos
6402	Calzado con recubrimiento exterior de material sintético
6404	Calzado con suela exterior de goma, plástico, etc.
7311	Recipientes para gases comprimidos

Fuente: Identificación de oportunidades comerciales para productos ecuatorianos en Manaus. ALADI 2500. Montevideo. 2000. Pág. 57.

Cuadro N° 22
Productos de la oferta exportable ecuatoriana
que el estado de Amapá ya importa

Estado de Amapá	
Posición NALADI	Producto
1005	Maíz en grano para plantar y otros
1704	Productos de confitería sin cacao (incluyendo goma de mascar)
1806	Chocolate y otras preparaciones alimenticias conteniendo cacao
2710	Petróleo
3401	Preparaciones usadas como jabón
3920	Otras placas, hojas, películas, tiras de plástico
3922	Bañeras, bañeras para ducha, lavabos, bidés y sanitarios, de plástico
3923	Cajas, cajones, jaulas y similares de plástico
4011	Neumáticos nuevos, de caucho
4818	Compresas y tapones higiénicos, pañales desechables y artículos higiénicos
6109	Camisetas interiores de punto
6404	Calzado

Fuente: Identificación de oportunidades comerciales para productos ecuatorianos en Manaus. ALADI 25-00. Montevideo. 2000. Pág. 57.

Cuadro N° 23
Productos de la oferta exportable ecuatoriana
que el estado de Rondônia ya importa

Estado de Rondônia	
Posición NALADI	Producto
3923	Cajas, cajones, jaulas y similares de plástico
4011	Neumáticos nuevos, de caucho
6402	Calzados con suela exterior de material sintético
6403	Calzados con suela exterior de goma, plástico, cuero natural
6404	Calzado con suela exterior de goma, plástico
6912	Juegos de loza, otros artículos de uso doméstico
7010	Las demás botellas, etc. de capacidad superior a 0,33 lt.
7013	Los demás recipientes para beber, de vidrio

Fuente: Identificación de oportunidades comerciales para productos ecuatorianos en Manaos. ALADI 25-00. Montevideo. 2000. Pág. 64.

Cuadro N° 24
Productos de la oferta exportable ecuatoriana
que el estado de Roraima ya importa

Estado de Roraima	
Posición NALADI	Producto
1517	Margarinas
1604	Preparaciones y conservas de pescado
1806	Chocolate y otras preparaciones alimenticias conteniendo cacao
2007	Mermeladas, jaleas y productos de confitería
2523	Cementos hidráulicos
3402	Preparaciones p/ lavado, solubles en agua
3922	Bañeras, bañeras para ducha, lavabos, bidés y sanitarios, de plástico
3923	Cajas, cajones, jaulas y similares de plástico
4011	Neumáticos nuevos, de caucho
7311	Recipientes para gases comprimidos o licuados
7321	Cocinas de combustibles gaseosos

Fuente: Identificación de oportunidades comerciales para productos ecuatorianos en Manaos. ALADI 25-00. Montevideo. 2000. Pág. 64.

Cabe resaltar, en este punto que Ecuador, en el año 2000 y actualmente, exporta estos productos a otros mercados, por lo que orientarlos hacia ese mercado y particularmente hacia esa región del Brasil, no demandaría para los exportadores mucho tiempo ni inversiones cuantiosas adicionales. El referido estudio de la ALADI señala que las

internaciones de productos a la Zona Franca de productos que constan en la pauta de exportación del Ecuador suman valores equivalentes al total anual exportado por el Ecuador al Brasil (en promedio US\$ 35 millones)

En la presentación efectuada ante la Cámara de Comercio Ecuatoriano Brasileña de esta ciudad, en mayo del 2009, el Ing. Germánico Pinto, del Ministerio Coordinador de los Sectores Estratégicos del Ecuador, reitera que productos como las conservas de pescado, los productos de confitería con y sin cacao, flores, aceites vegetales, alimentos preparados y congelados, pulpas congeladas de tomate de árbol, taxo, naranjilla, mora y guanábana, así como neumáticos, materiales de construcción y cemento Pórtland, tendrían un mercado seguro en el Estado de Amazonas y toda su zona de influencia. Para el caso del cemento, manifestó que en el Tena, en la amazonía ecuatoriana, se podría instalar una planta productora de cemento con capacidad de 3.000 TM al día, para atender tanto el consumo de la región como las exportaciones hacia el Brasil⁴⁰. De concretarse estas exportaciones, no solo que se estaría ampliando la oferta exportable del Ecuador sino que se ampliaría también el número de exportadores nacionales pues la producción de algunos de los alimentos considerados está en manos de pequeños y medianos productores particularmente de la Sierra centro y sur.

Para el inicio de las exportaciones de varios de los productos arriba mencionados no es necesario que esté operando a plenitud el eje de transporte multimodal pues con la operación del aeropuerto de Manta, el inicio de las operaciones del aeropuerto internacional de El Tena, en la amazonía, a finales del primer semestre del 2011 y así mismo el inicio de operaciones del remodelado aeropuerto de Latacunga, algunos de los productos mencionados como las flores y alimentos congelados ya podrían llegar a Manaus desde el año 2012, por vía aérea.

La puesta en marcha del eje puede constituir una alternativa a los problemas que las exportaciones ecuatorianas enfrentan en el mercado norteamericano por la incertidumbre de la vigencia de las preferencias concedidas por el gobierno de ese país en el ATPDEA al Ecuador. El hecho de que tales preferencias sean renovadas anualmente y, en los últimos años incluso para períodos más cortos, genera nerviosismo

⁴⁰ El Eje Bi-Oceánico Multimodal Manta Manaus, Presentación del Ing. Germánico Pinto en la Cámara de Comercio Ecuatoriano Brasileña, mayo 2009, pág. 10.

a los exportadores ecuatorianos e impide una programación de producción y exportaciones a largo plazo. Tanto desde el aeropuerto de Manta como desde el de Tena, a partir del segundo semestre del 2011, se podrán exportar productos ecuatorianos hacia el Brasil y particularmente hacia Manaus, aprovechando las preferencias arancelarias que el Brasil tiene vigente para productos ecuatorianos y sin la incertidumbre de esperar periódicas renovaciones.

Las dificultades que los exportadores ecuatorianos están enfrentando de manera recurrente para aprovechar las preferencias arancelarias contempladas en el programa ATPDEA del gobierno norteamericano, puede convertirse en la oportunidad para diversificar los mercados de exportación y buscar en el Brasil y particularmente en Manaus y en las ciudades de la Amazonía occidental brasileña nichos de mercado para estos productos ecuatorianos.

Se considera que aquellas exportaciones de productos no tradicionales pueden tener mayor posibilidad de llegar a tales mercados, beneficiando a medianos y pequeños productores que mediante la asociación con otros de su región podrían ofrecer volúmenes interesantes del producto.

Si bien el proyecto había tomado nuevos impulsos y se vislumbraba una puesta en marcha en el corto plazo, el impasse surgido con la empresa constructora brasileña Odebrecht, por los problemas en la operación de la central hidroeléctrica San Francisco, en la Provincia del Tungurahua, que condujo incluso a que el Embajador del Brasil en el Ecuador dejara el país por varios meses, tuvo consecuencias en el proyecto del eje de transporte multimodal Manta – Manaus, que retrasaron una vez más su ejecución pues, entre otras consecuencias, el Gobierno del Brasil decidió postergar “sine dei” el financiamiento para el mismo y redujo su perfil de apoyo financiero a las obras de infraestructura del gobierno ecuatoriano.

En el plano interno, el interés de las diferentes comunidades y municipios de ser los destinatarios de los beneficios derivados del proyecto de transporte multimodal, las ha llevado a ejercer presiones políticas para que el gobierno central opte por la alternativa que les favorezca y, también por ello, las autoridades no han tomado una decisión y no

han optado por una de las alternativas o han establecido el orden en que cada alternativa será ejecutada.

Un elemento adicional que deben definir las autoridades ecuatorianas es la ubicación del puerto fluvial en la región amazónica, pues de esta decisión dependerá también el monto de inversión que deba efectuarse para otorgar seguridad y fluidez a la navegación fluvial al deber dragar el río Napo en una mayor o menor extensión.

Por las características y configuración del territorio del país el lecho de los ríos navegables no siempre es regular y profundo. Tal es el caso del río Napo, su parte más irregular y que demandará mayor y constantes labor de dragado es la más cercana a las estribaciones de la cordillera oriental. Por dicha razón el lugar en donde sea construido el puerto fluvial que almacenará la carga que se dirija hacia el Brasil, deberá ser técnicamente seleccionado a fin de reducir al máximo posible los costos tanto de construcción como de operación.

Paralelamente a los costos económicos y financieros se debe realizar un análisis del impacto ambiental que en la zona de influencia del proyecto causará la permanente presencia y circulación de vehículos. Sobre este particular incluso existen opiniones que señalan que debería proyectarse la construcción de una vía de ferrocarril para la región amazónica a fin de causar el menor daño ecológico a la región, así como desalentar el apareamiento de centros poblados a lo largo del trazado de la vía terrestre.

En el primer semestre de 2011 se conformó un nuevo consorcio de municipios, integrado por ocho municipios de la Provincia de Los Ríos, Cotopaxi y Manabí, para impulsar la construcción de la vía Manta-Quevedo-Latacunga, como parte del proyecto Manta-Manaos. La intención es que los productores de estas áreas de influencia tengan a su disposición la infraestructura adecuada y suficiente para orientar su producción exportable hacia Manaos y el occidente del Brasil.

De hecho en el transcurso del año 2011 se efectuaron ya dos embarques de productos ecuatorianos hacia Manaos utilizando la ruta fluvial. Cemento, revestimientos cerámicos para construcción, productos agrícolas y conservas de pescado con un total de alrededor de 500 toneladas en cada envío, se dirigieron hacia esa ciudad. De acuerdo

a notas de prensa, la idea es establecer un flujo periódico que de manera regular lleve productos ecuatorianos hacia el mercado brasileño.

A título de ejemplo se puede mencionar que en el pasado varias empresas petroleras que operan en la región amazónica ecuatoriana utilizaron la ruta fluvial para importar desde el Brasil equipos y sobre todo tuberías para los oleoductos de sus campos de explotación petrolera. Así mismo empresas constructoras que trabajaban para las petroleras en la amazonía re exportaron sus equipos camineros por la vía fluvial. De igual manera la empresa Acero de los Andes utilizó la vía fluvial para llevar a la amazonía brasileña componentes de una refinería fabricados por esta empresa nacional para Petrobras. Años antes la empresa DANECS experimentó exportar sus aceites comestibles por la vía fluvial.

Tratándose como se trataría de un proyecto de características binacionales, no solo por el hecho de que uniría los mercados de los dos países – Ecuador y Brasil-, sino por que requeriría la realización de obras de infraestructura en las dos naciones, el Eje de transporte multimodal Manta Manaos evidentemente tendrá repercusiones económicas positivas en las áreas de influencia de los dos países. En la XLIV Asamblea Anual del Consejo Latinoamericano de Escuelas de Administración (CLADEA 2009) efectuado en la ciudad de Bogotá – Colombia, Akine Kaguayama, Barbara Kussler y Renán Almeida, presentaron al foro la ponencia “Integração Regional: os desafios e as perspectivas do projeto eixo do Amazonas para o Estado de Pará”⁴¹.

En el documento los autores destacan que el Eje Amazonas es considerado como uno de los principales proyectos que compone la iniciativa IIRSA, no solamente por su carácter estratégico, sino también por las potencialidades y riquezas de la región amazónica. Ponen de manifiesto que la formación de una red de transporte eficiente es un factor primordial para el desarrollo del comercio exterior de un Estado.

Los autores mencionan que siendo el Estado de Pará, en el Brasil, un productor de minerales y habiéndose incrementado el comercio con el Asia, el eje de transporte fluvial puede jugar un papel importante en el crecimiento de ese comercio.

⁴¹Akine Kaguayama, Barbara Kussler y Renán Almeida. Integração Regional: os desafios e as perspectivas do projeto Eixo do Amazonas para o Estado de Pará. CLADEA 2009. Bogotá. Pág. 10.

Señalan adicionalmente que teniendo el Estado de Pará un gran potencial para la formación de una red fluvial, siendo un productor de minerales y habiendo las condiciones para formar un corredor de transporte para el comercio de productos e insumos entre el norte de Brasil y los mercados andinos y asiáticos, se debe impulsar la inversión y la ejecución de obras que lleven a la práctica esta iniciativa.

Citando al Director del Departamento del Fondo de Infraestructura de Transportes del Ministerio de Transportes, los autores de la ponencia indican que...

una de las grandes perspectivas de la ruta Amazonas- Solimoes es la de establecer una conexión bioceánica, por medio de un eje multimodal, a partir del Puerto de Manta, en el Ecuador, hasta el Puerto de Belem , en Pará. ...Esto va a abaratar mucho los costos de transporte para el Brasil y ofrecer una alternativa al Canal de Panamá.⁴²

Concluyen los autores mencionados que con el advenimiento de la globalización y la profundización de las interrelaciones e integración internacional el Eje Amazonas representa una importante iniciativa para el desarrollo de la región.

Ecuador debe aprovechar circunstancias como la descrita y tomar conciencia que el Eje de Transporte Multimodal Manta – Manaos no es exclusivamente un proyecto de carácter nacional, tanto por las inversiones necesarias como por los beneficios derivados del mismo, sino que puede adquirir una potencialidad de tal naturaleza que le puede convertir en el punto de partida de un proceso de reorientación del comercio exterior y de dinamización de su oferta exportable.

⁴² Ibid. Pág. 11

Conclusiones

En la primera década de este siglo el comercio exterior del Brasil ha crecido de manera sostenida y de la revisión de los datos estadísticos oficiales se constata que paralelamente se ha dado una diversificación de los mercados a los cuales se dirigen las ventas externas de dicho país. Queda en evidencia que en este período se ha fortalecido el sector externo y el mismo ha contribuido a posicionar a Brasil como una de las más importantes economías del mundo.

Brasil, contando con el apoyo de un mercado interno de tamaño considerable, desde años anteriores a esta década, impulsó un sostenido proceso de promoción de sus exportaciones, cuyos resultados se ponen en evidencia en los saldos de su balanza comercial así como en el aumento de sus exportaciones.

Ecuador por su parte, en este mismo período, de acuerdo a los datos estadísticos revisados, no ha logrado consolidar un proceso de fortalecimiento de su sector externo, ni diversificar su oferta exportable, ampliar los mercados a los cuales dirige dichas exportaciones o reducir la dependencia hacia alguno de ellos. Concluida esta primera década, en torno del 70% de las exportaciones continúa concentrándose en pocos productos y el petróleo mantiene una alta incidencia que, según la evolución de su precio en el mercado internacional, marca el comportamiento del conjunto de las exportaciones nacionales.

En lo concerniente al comercio bilateral entre Ecuador y Brasil, el mismo es el reflejo de las limitaciones, problemas y debilidades que caracterizan a las exportaciones nacionales y a las fortalezas, dinamia y variedad que corresponden a las exportaciones brasileñas.

Como en la investigación se puntualiza y en documentos oficiales, por ejemplo de la propia ALADI, así lo corroboran, ha sido prácticamente nulo el aprovechamiento por parte del Ecuador de los mecanismos y preferencias arancelarias otorgadas para posibilitar la penetración de sus exportaciones en los mercados de los países miembros de este esquema de integración regional y particularmente en el Brasil.

Dadas las diferencias existentes entre la economía y producción ecuatoriana y la de Brasil, muy difícilmente pueden los mecanismos tradicionales incluidos en los esquemas de integración económica, así como las preferencias arancelarias provocar un aumento de las exportaciones ecuatorianas y una reducción drástica del déficit comercial existente con Brasil.

En la actualidad no existen canales de comunicación directa entre Ecuador y Brasil. Para que productos nacionales lleguen a ese mercado por vía aérea deben hacerlo por Bogotá o Lima, lo cual provoca un encarecimiento de los fletes y una demora en el tiempo necesario para que lleguen a ese mercado. Por vía marítima, los productos deben recorrer todo el continente hasta el extremo sur para luego subir al Brasil, lo cual supone, de igual manera, una demora en el tiempo de entrega y un encarecimiento. La otra alternativa sería la de utilizar el Canal de Panamá lo cual implicaría aun mayores costos en los fletes.

Los principales productos exportados por el Ecuador, banano, café, cacao, productos del mar, son también producidos y exportados por el Brasil, hecho este que limita las posibilidades de que la oferta exportable ecuatoriana llegue a los principales mercados de ese país.

El Ecuador está más cerca de la ciudad de Manaus y de las ciudades de la amazonía brasileña que las ciudades de la costa atlántica de ese país. Esta circunstancia le puede convertir al Ecuador en un abastecedor de la región amazónica del Brasil y desencadenar un aumento de las exportaciones hacia ese mercado, es decir que los productos ecuatorianos podrían suplir a los brasileños que deben recorrer distancias más largas para llegar a esas ciudades.

El eje de transporte multimodal Manta Manaus atravesará en sentido transversal el territorio ecuatoriano. Su construcción facilitará una mayor integración nacional, un mayor intercambio entre las diferentes regiones y ciudades del país y la incorporación de sectores actualmente marginados de las actividades económicas nacionales.

En el ámbito externo, efectivamente, el eje de transporte será un facilitador y reorientador de las exportaciones nacionales. Las acercará hacia el mercado brasileño, inicialmente a las ciudades de la amazonía y posteriormente a las ciudades de la costa de ese país.

Con la puesta en marcha del eje de transporte sectores deprimidos de las provincias alejadas de los dos polos económicos del país, Quito y Guayaquil, podrán incorporarse a la producción de bienes y servicios y generar una descentralización de las actividades económicas y productivas.

Siendo Manaus una zona franca industrial que también requiere facilidades para exportar su producción, el eje Manta -Manaos podrá facilitar dichas exportaciones hacia la Cuenca del Pacífico. La utilización de este corredor vial generará ingresos al país por la prestación de servicios a las empresas brasileñas y aumentará la demanda de mano de obra.

La proximidad de los mercados generada por este proyecto puede dar paso a la conformación de consorcios exportadores binacionales, con evidentes ventajas para los productores ecuatorianos que verían facilitada la penetración de sus productos en otros mercados.

Las dos exportaciones efectuadas en el transcurso del año 2011 hacia Manaus utilizando la vía fluvial, así como la ratificación por parte de las autoridades nacionales y empresarios, de que estas exportaciones tendrán continuidad, son la demostración más tangible de que el proyecto es viable y puede cumplir con la finalidad para la cual fue concebido es decir el aumento y diversificación de las exportaciones ecuatorianas hacia el Brasil.

Resumiendo, para el Ecuador las principales ventajas de desarrollar este proyecto serían el aumento y diversificación de su exportaciones, aumento de la mano de obra directa e indirecta ocupada, creación de nuevos polos de desarrollo y descentralización de las actividades productivas y económicas, optimización y dinamización de sus puertos marítimos y del sector transporte, la modernización de sus sistemas administrativos y aduaneros, mayor recaudación tributaria y recepción de mayor inversión extranjera.

Para el Brasil, el proyecto fundamentalmente facilitaría las exportaciones de la zona franca de Manaus, de la producción minera del estado de Pará y le otorgaría una mayor presencia en la cuenca del Pacífico.

Si alguna desventaja puede tener la ejecución del proyecto esta sería de carácter ambiental, puesto que su funcionamiento podría tener efectos en la amazonía que es considerada como uno de los pulmones del planeta.

Recomendaciones

La brecha comercial que existe entre el Ecuador y el Brasil demanda de decisiones urgentes y creativas, por ello se considera que la puesta en marcha del Eje de Transporte Multimodal Manta- Manaos debe ser inmediata. Momentos de incertidumbre económica internacional como los que se vive actualmente exigen que se pongan en marcha todos los mecanismos que puedan contribuir a dinamizar la economía interna, fortalecer y ampliar el sector externo y diversificar la oferta y mercados de exportación. La construcción y puesta en marcha del Eje de Transporte Multimodal Manta Manaos, es solo una parte del conjunto de decisiones que las autoridades deben tomar.

Poner en marcha proyectos como el eje de transporte multimodal se convierte en una necesidad imperiosa, no solo por los beneficios económicos y comerciales sino por que tales proyectos constituyen eslabones de una política exterior clara, definida y perfectamente orientada a la consecución de los objetivos nacionales; trascienden el ámbito de un gobierno para transformarse en políticas de Estado. El economista Manuel Chiriboga, en artículo de su autoría titulado “Brasil-Ecuador, ¿nuevo comienzo?”, publicado en el diario El Universo de 17 de julio del 2011, destaca que mientras en los últimos años las relaciones entre los dos países sufrieron un distanciamiento, otros tomaron la delantera, anunciándose, por ejemplo, que en este año se inauguraría la autopista interoceánica Brasil-Perú , que combina vías terrestres y fluviales y tiene como eje el modernizado puerto de Callao y con objetivos similares al del proyecto Manta- Manaos. De igual manera la prensa brasileña destaca que Brasil y Chile se han asociado para la construcción de una vía que unirá el puerto de Santos en la costa atlántica brasileña con Arica e Iquique en la costa del Pacífico en Chile, atravesando territorio boliviano. La vía tendrá una extensión de 4.700 kilómetros.

Los dos proyectos mencionados anteriormente demuestran la decisión brasileña de tener y consolidar su presencia en las costas y cuenca del Pacífico y que está decidido a impulsar y participar en cualquier iniciativa que la asegure tal posibilidad. El Ecuador, que tiene la mejor posición estratégica para la concreción de un eje de transporte multimodal bioceánico, no puede desaprovechar ni esa ventaja estratégica ni la

oportunidad de contar con un canal adecuado para reorientar sus exportaciones hacia el mercado más grande de la región.

Paralelamente a la ejecución de las obras de infraestructura necesarias para la puesta en marcha del Eje de Transporte, el Estado debe iniciar un sostenido proceso de apoyo a los pequeños y medianos productores para la conformación de consorcios exportadores, mejoramiento y estandarización de la calidad de la producción, desburocratización de los trámites y procesos de comercio exterior y formalización de los servicios de transporte y de prestación de servicios vinculados al comercio exterior.

Es urgente que tanto los sectores oficial como privado del país involucrados en el proyecto o como potenciales beneficiarios del mismo superen la indecisión mantenida hasta el momento, que se opte por una de las opciones y se empiece la ejecución del proyecto. El primer paso podría ser la utilización de los aeropuertos de Manta, Latacunga y el Tena para la exportación de flores y productos perecibles hacia Manaus y el resto del territorio brasileño.

En el ámbito externo, debe iniciarse una agresiva y sostenida campaña en los países a los cuales el proyecto va a beneficiar para interesarlos en la inversión y operación del proyecto, particularmente en países como Japón y China.

Referencias Bibliográficas

- Acta de la Primera Reunión de la Comisión Bilateral Brasil-Ecuador, para el Proyecto del Eje Bioceánico Multimodal Manta-Manaos. Manta. Abril. 2007.
- Acta y Recomendaciones de la Comisión Mixta Ecuador-Brasil. Diciembre, Quito 1960
- Informe Vía Interoceánica. Subcomisión Técnica de Transporte Ecuador-Brasil. 1967, Quito.
- Banco Central del Ecuador. Memorias del Gerente del Banco Central del Ecuador. Años 2000, 2001, 2004. Quito
- Banco Central del Ecuador. Información estadística mensual. Varios números. Quito.
- Cardoso, Fernando Enrique (1977) “La originalidad de la copia: La CEPAL y la idea del Desarrollo”, Revista de la CEPAL, II semestre.
- DEP- Diplomacia, Estrategia e política- Prometo Raúl Prebisch No. 7 (julho-setembro 2007)-. Brasília
- Evolución del comercio negociado y aprovechamiento de las preferencias arancelarias. ALADI/SEC/Estudio 199. Diciembre 2010.
- Eje bioceánico multimodal Pacífico-Atlántico- Ecuador- Brasil –Manta-Manaus-Belem. Autoridad Portuaria de Manta. Manta, mayo 2007.
- El Eje Bi-oceánico multimodal Manta Manaos, Presentación del Ing. Germánico Pinto en la Cámara de Comercio Ecuatoriano Brasileña, mayo 2009.
- Garzón, Cristian Steve (1997) “Relaciones comerciales del Ecuador con Colombia y Venezuela, 1988 – 1995”. Disertación de grado, Facultad de Economía de la PUCE . Ecuador.
- Iglesias, Roberto (2007) “Evolução e perfil das exportações dos países sul-americanos no período 1965-2005”, Funcex: Brasil.
- Identificación de oportunidades comerciales para productos ecuatorianos en Manaos. ALADI 25-00. Montevideo. 2000.
- IIRSA. Página web institucional. www.iirsa.org.
- Kaguayama Akine; Kussler, Bárbara y Almeida, Renán (2009) Integração regional: Os desafios e as perspectivas do projeto eixo do Amazonas para o Estado de Pará, Bogotá: CLADEA.

- Mateus Arregui, Martín Julian (1995) El tratado de libre comercio norteamericano (NAFTA): Importancia y repercusiones para el Ecuador, Disertación de grado, Facultad de Economía de la PUCE, Ecuador.
- Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior- Secretaria de Comércio Exterior- Balança comercial brasileira ano 2001.
- Salvatore, Dominick (1977) Teoría y problemas del comercio internacional, México: McGraw –Hill.
- SECEX, Secretaria de Comércio Exterior, Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior: www.mdic.gov.br. Brasilia.
- Portalanza Brito, Irene Alexandra (2010) Incidencias de la economía en el medio ambiente, caso del proyecto IIRSA: Eje Bioceánico Multimodal Pacífico Atlántico, Ecuador- Brasil, Manta-Manaos-Belem; evaluación de los efectos económicos y ambientales en el Ecuador y su situación actual”, Disertación de grado, Facultad de Economía de la PUCE, Ecuador.
- Prebisch, Raúl (1949) “El desarrollo económico de América Latina y algunos de sus problemas, Santiago de Chile: CEPAL.
- Villarreal, René (1979) Economía clásica, neoclásica y su evidencia histórica, México: Fondo de Cultura Económica.